28 PAGES, 100 PHOTOGRAPHIES

40 Centimes

# LA VIE AU GRAND AIR

JENATZY, GAGNANT DE LA COUPE

# LA COUPE GORDON-BENNETT

N° 252. — 6e Année

*(Tous les Vendredis)*

10 Juillet 1903.

Pierre Lafitte & Cie, éditeurs, 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

# KODAK

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE.

## LE BULL'S-EYE

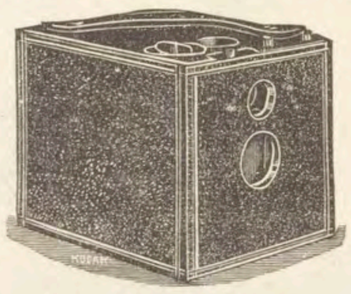
**UN MERVEILLEUX APPAREIL TOUJOURS PRÊT**

LE BULL'S-EYE KODAK N° 4
A MISE AU POINT VARIABLE
ET DONNANT DES CLICHÉS
10 × 12 ½

**63 frs**

AVEC UN MANUEL ILLUSTRÉ

Envoi franco du Catalogue (1) et du Règlement du Concours Kodak



**N° 2**

POUR CLICHÉS 9×9 c/m
FOYER FIXE

**41 frs 75**

Envoi franco du Catalogue (1) et du Règlement du Concours Kodak

EN VENTE CHEZ

**PARIS**
5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

**EASTMAN KODAK**
et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques.
REFUSEZ TOUTES LES IMITATIONS

**LYON**
26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK

## PRENEZ GARDE, Mad

***Vous commencez à grossir, et grossir, vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre restera ou redeviendra svelte. — Le fla 50 dragées est expédié franco par le* LABORAT**

1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT GE

— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bout***

## L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie
les nerfs ; assouplit
les muscles ; repose et
délasse les membres.
Complément indispensable
du massage.
Son emploi chasse les rhumatismes, éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

le flacon
Franco Poste
**2f.10**
contre
Mandat Poste

3 flac
Franco
5f.
ou domi
5f.25

**MÉRÉ** de CHANTILLY, PHARMACIE
31 Faubourg Bourgogne, Orléans

## Les Trois Grandes Marques

A LA MODE ET QUE LE PUBLIC SÉLECT VEUT POSSÉDER SONT :

Les **Panhard et Levassor** *10, 15 et 18 chevaux nouveaux modèles, Carburateur Krebs*

Les **Renault Frères** *8, 10 et 14 chevaux*

Les **Clément** *8, 9, 12 et 16 chevaux*

QUE L'ON TROUVE LIVRABLES DE SUITE ET A TRÈS BREF DÉLAI CHEZ :

**Mce Outhenin-Chalandre**

*4, Rue de Chartres, à NEUILLY* (Porte Maillot)
Téléphone 538-57
Renseignements et Prix franco sur demande.

## L'Appareil PHOTO JOUGLA

45, Rue de Rivoli

**SINNO**

*Se charge e*
**PLEIN JO**
*avec la Boîte*
*Plaques elle-m*

## VOITURES LÉGÈRES Georges Richard-Brasier

*Demander le Catalogue 1903 à la Société des Établissements*
Georges RICHARD
23, av. de la Grande-Armée
PARIS

## AVIS AUX ADROITS CHASSEURS

*Plus de ratés avec les Douilles à la Marque "LA MASCOTTE"*

NOUILLES ET MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS
**BISCUITS**
**SCAPINI**
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg PARIS

## PEINTURE SPÉCIALE

*pour Automobiles et Cycles*

## La Pastorine

LA PLUS ANCIENNE PEINTURE ÉMAIL

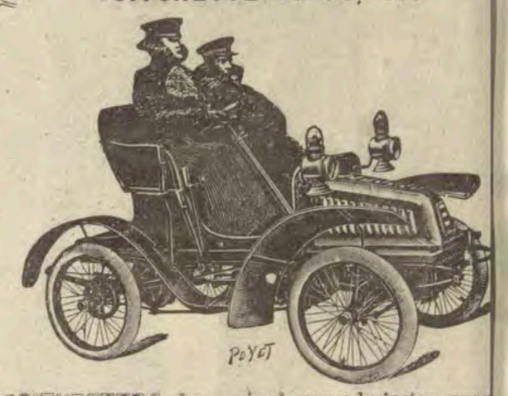
HORS CONCOURS, Exposition Univers. 1889-1900
MEMBRE DU JURY, Exposition Univers. Lille 1902

*En Vente chez tous les Marchands de couleurs*

## VOITURES & VOITURETT

PROSPER LAMBERT

*VOITURETTE Modèle 1903*



VOITURETTE 7 chev., régul. sur admission, trans sions à cardan, 3 vitesses, marche arrière. 40 châssis acier U. Carrosserie 2 places. Prix : 3.80

USINES MAGASINS : 18, route de Cherbourg, Na

## Société Anonyme des Automobiles MOTOBLOC

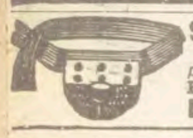
*Châssis 1903*
*10 Chevaux — 2 Cylindres*
6000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

102, Rue des Vivants, 102
**BORDEAUX-LA BASTIDE**

## SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
*113, faub. St-Honoré, Paris*



**SUSPENSOIR MILLERET**
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
*pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.*
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

## 20 RUE BRUNEL PARIS-GARAGE TÉLÉPHONE 533-12

Voitures à Vapeur **GARDNER-SERPOLLET** Neuves & d'Occasion, livrables de suite
*Voiture de DIETRICH, Licence T. M.*
Garage pour 100 voitures. — Remises particulières. — Atelier spécial de Réparations

## ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ESPIC

## AUTOMOBILES ET CYCLES

*de toutes marques*

MORS
CLÉMENT
G. RICHARD

## L'AUTO GÉNÉRALE

Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 57

— 41 —

Rue St-Ferdin
(Avenue de la Grande-Armé

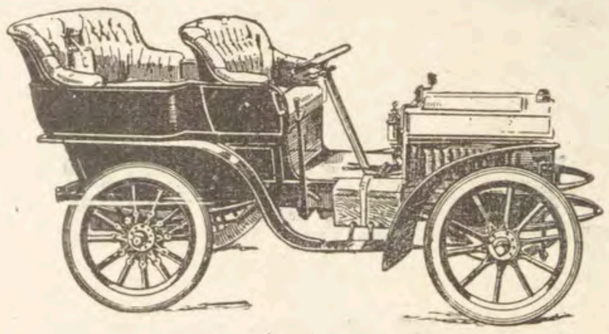
ACCESSOIRES
RÉPARATIO

Grand Choix de **FUSILS** AVEC Certificat d'origine de

## LEBEAU-COURALLY

*Fournisseur de l'Empereur de Russie et des Principales Cours Européennes.* CHEZ SES AGENTS :

**GUINARD & Cie**
8, Avenue de l'Opéra, 8, PARIS



## A. VEDRINE & Cie

Carrossiers

COURBEVOIE

(Seine)

PHAÉTON ÉDOUARD VII

*Téléphone : 562-62*

*Envoi Franco du Catalogue contenant 428 Fig.*

**PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT**

**DUPONT**

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
*Fournisseur des Hôpitaux*
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

## ROULEZ SUR GROS PNEUS CONTINENTAL DE 100m/m SUR JANTES DE 90m/m

# LA VIE AU GRAND AIR

**ABONNEMENTS**

PARIS . . . . . Un an. 14 fr.
DÉPARTEMENTS. . . . . — 15 fr.
ETRANGER . . . . . — 20 fr.

10 Juillet 1903. — N° 252.
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

**PUBLICITÉ**

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

**JENATZY, VAINQUEUR DE LA COUPE GORDON-BENNETT, AU CONTROLE D'ARRIVÉE**

*(Voir l'article pages 456 et suiv.)*

*La quatrième Coupe Gordon-Bennett vient d'être brillamment enlevée par Jenatzy, un des représentants de l'Equipe allemande. Notre photographie représente le vainqueur, félicité au contrôle d'arrivée, à Ballyshannon, par le baron de Zuilen, président de l'Automobile-Club de France.*

(*Voiture* Mercédés, *pneumatiques* Continental).

# ENTRE NOUS

## La " Vie au Grand Air " en Irlande

*Vu l'importance de la Coupe Gordon-Bennett, nous avons cru intéressant pour nos lecteurs de leur présenter le plus tôt possible les vues prises au cours de cette grande épreuve internationale par les photographes que nous avions envoyés spécialement en Irlande. A cet effet, nous avons avancé d'une journée la publication du présent numéro, ce qui nous a forcés à remettre au prochain numéro le compte rendu des épreuves sportives de dimanche dernier. Nous reviendrons en même temps sur la Coupe Gordon-Bennett, et nous publierons les photographies que nos envoyés spéciaux nous enverront sur le meeting automobile d'Irlande.*

*D'autre part, nos lecteurs trouveront également, dans notre prochain numéro, les résultats du Concours N° 1 (Coupe Gordon-Bennett) dont le dépouillement des solutions n'a pu être terminé à temps, en raison de l'avance que nous avons donnée à ce numéro.*

## Le Raid Hippique de la " Vie au Grand Air "

*Le succès que remporte chaque année le raid hippique organisé dans la Région bordelaise par notre excellent confrère la* Petite Gironde *nous a donné l'idée de faire disputer une épreuve analogue dans la Région parisienne. Empressons-nous d'ajouter qu'afin que notre épreuve ne fasse en rien concurrence à celle de notre confrère, auquel nous emprunterons, d'ailleurs, une partie de son règlement, si parfaitement conçu, nous choisirons une date qui ne puisse pas gêner la sienne. Nous publierons ultérieurement le règlement complet de notre épreuve.*

*Avis aux intéressés!*

## CONCOURS N° 4

**(Course pédestre de Marathon).**

*Pour ce concours, les concurrents auront à répondre aux deux questions suivantes :*

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course pédestre de Marathon*** (professionnels)**?**

2° ***Quel sera le temps de l'épreuve*** (temps declaré officiel par le journal organisateur le *Vélo*)**?**

Le gagnant sera celui dont la réponse à la 1re question se rapprochera le plus du classement officiel.

En cas d'égalité entre deux concurrents, le classement se fera par les réponses à la seconde question.

C'est pourquoi, il sera utile de donner les temps en minutes, secondes et cinquièmes de seconde, afin d'éviter les dead-heat.

A titre de renseignement, le record pour l'épreuve de Marathon est de 2 h. 26 m. par Champion.

On trouvera dans le *Vélo* de la semaine précédente le nom des engagés et les renseignements permettant d'établir des pronostics.

Les prix attribués à ce concours sont :

PREMIER PRIX : Une motocyclette *Pécourt*, d'une valeur de 1.000 fr.

DEUXIÈME PRIX : Une bicyclette « Primo » de *P. Gourt* (valeur 300 fr.).

TROISIÈME PRIX : Un *Physiographe*, jumelle photographique (valeur 225 fr.).

AUTRES PRIX : Un chrono-tachimètre *Ernest Tissot* (valeur 180 fr.), un appareil « Photo-sac à main » de *Ch. Mendel* (175 fr.), une montre-chrono de *Girard et Cie* (150 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), une montre *Girard et Cie* (105 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), un revolver de chez *Flobert* (70 fr.), un vêtement cycliste imperméable *Paillaud* et *Marié* (55 fr.), une trousse automobile *Tiersot* (50 fr.), une carabine *Excelsior* (40 fr.), une loge au *Nouveau-Cirque*, un exerciser *Charlemont*, une collection *V. G. A.* de 1902, une carabine *Excelsior*, un abonnement de 6 mois à l'*Auto*.

Le concours sera clos le samedi 1er août. Les réponses portant la date de la poste du 1er août seront admises à concourir.

En outre, les 25 PREMIERS de chaque Concours seront qualifiés pour un **CONCOURS D'HONNEUR** dont le premier prix sera ***Une Voiture Automobile Boyer***, 4 places, valeur, 6.000 fr., Pneumatiques ***Continental***. Ce Concours est ouvert à tous, ABONNES ou LECTEURS.

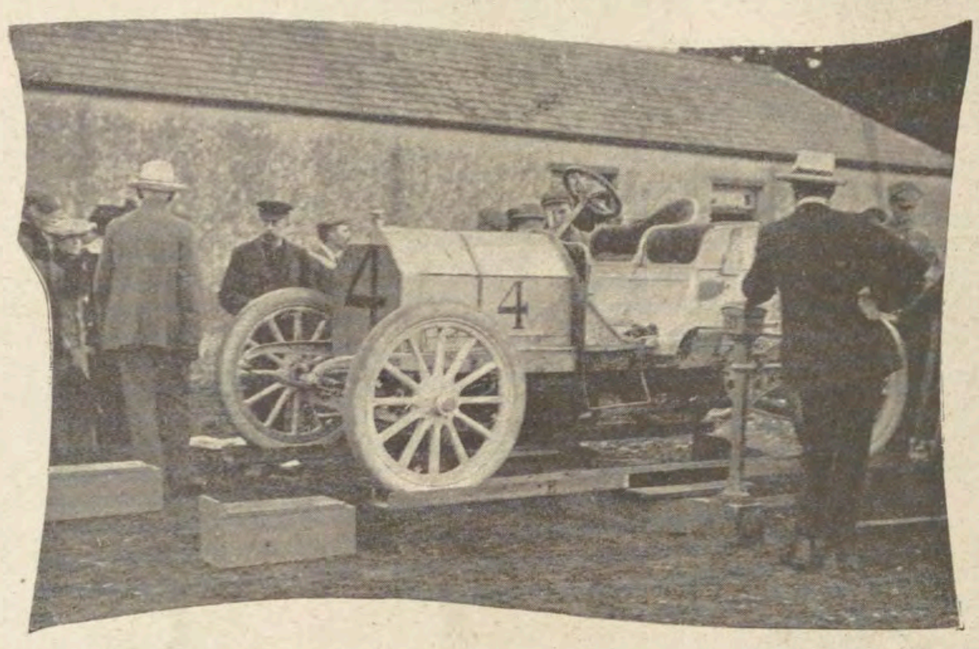
*Rappelons que, pour prendre part à ce concours, les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution* **trois bons détachés de trois numéros de dates différentes** *de la* Vie au Grand Air. *Bien spécifier, sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons, le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.*

LES ÉDITEURS.

La tribune de l'A.-C. de Grande-Bretagne et d'Irlande, à Ballyshannon, sous laquelle passaient les concurrents.

# LA COUPE GORDON-BENNETT

*Pour la première fois depuis sa création, la Coupe Gordon-Bennett n'a pas été, cette année, disputée en France. C'est, en effet, en Irlande que se sont rencontrés les douze chauffeurs désignés par leur nation pour essayer d'enlever le célèbre trophée. La victoire est revenue à Jenatzy, un des tenants de l'Equipe allemande. La Coupe passe donc de l'Angleterre à l'Allemagne. Tel est le résultat de la grande course internationale de 1903.*



Le pesage de la voiture de Jenatzy à Naas, la veille de la course.

JAMAIS, peut-être, depuis sa fondation, la Coupe Gordon-Bennett ne suscita un intérêt et un enthousiasme aussi grands. Jamais non plus, nous ne vîmes en ligne, pour la disputer, un lot aussi formidable de chauffeurs représentant les pays où l'automobile est le plus en honneur. Au surplus, la course qui, jusqu'à présent, s'était le plus souvent

Un coin du pesage à Naas.

*Les concurrents en profitent pour passer l'examen de leur voiture.*

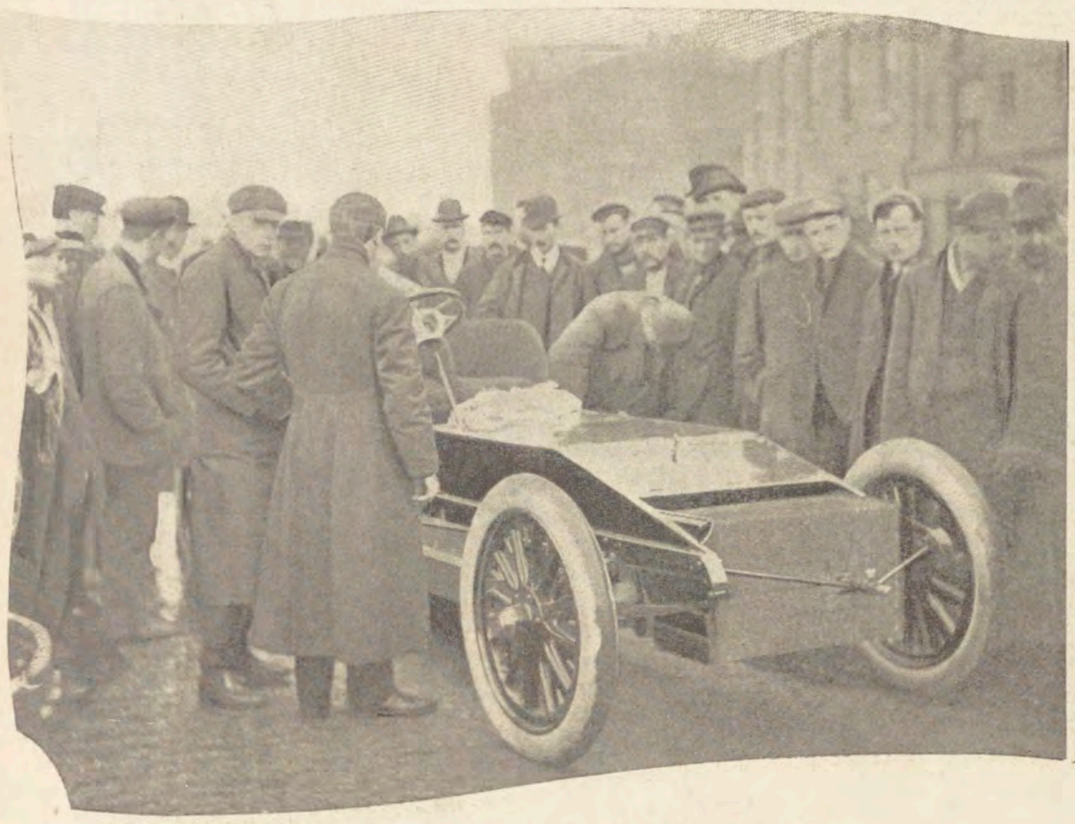
L'ARRIVÉE DE JARROTT AU CONTROLE D'ATHY

AU CONTROLE D'ATHY. — LA FOULE EXAMINANT LA VOITURE DE GABRIEL

Edge et sa voiture au pesage de Naas.

confondue avec une autre grande épreuve à laquelle elle empruntait d'ailleurs une partie de son parcours, eut, cette année, un itinéraire spécial, pas très heureux peut-être. D'autre part, après Paris-Madrid, réduit à Paris-Bordeaux, la Coupe Gordon-Bennett devenait bien la manifestation automobile la plus importante de l'année, tant au point de vue sportif, qu'au point de vue commercial.

Pour la deuxième année, la Coupe nous échappe et passe à l'étranger. Elle nous fut ravie l'année dernière, au cours de Paris-Vienne, par le chauffeur anglais Edge, sur sa voiture Napier. Elle vient de passer à l'Allemagne à la suite de la magnifique performance accomplie par Jenatzy, sur sa voiture Mercédès.



La voiture de Winton attendant son tour de pesage.

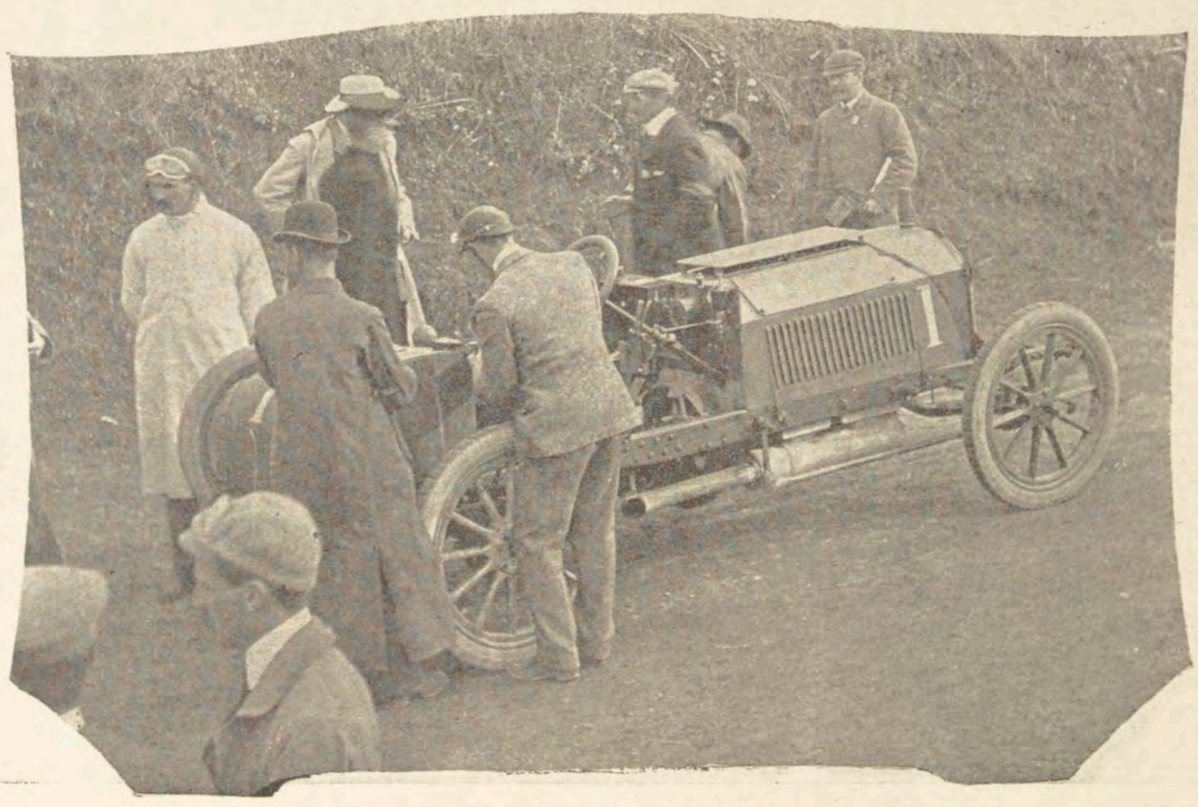
Foxhall Keene et le baron de Caters assistant au pesage de leur voiture.

Avant de dire ce qu'a été la course de 1903, jetons un coup d'œil rapide sur le passé.

Ce fut en 1900 que se disputa la première fois la Coupe Gordon-Bennett sur le parcours de Paris à Lyon. L'écurie française fit non seulement cavalier seul, mais encore, dans cette équipe, il n'y eut que trois voitures Panhard. Charron arrivait premier à Lyon suivi de Girardot, tous deux sur Panhard et Levassor. Le vainqueur, qui avait en route faussé un essieu et cassé sa pompe, l'un sur un dos d'âne, l'autre sur un chien, fit les 566 kilomètres en 9 h. 9 m. sans neutralisations, ce qui accusait une jolie vitesse pour l'époque, du 61 kil. 837 à l'heure.

La seconde Coupe fut courue sur Paris-Bordeaux 1901, et après le forfait de S. F. Edge, qui n'avait pu trouver de pneumatiques anglais, seuls es trois équipiers français se lmirent en ligne ; Charron, tenant; Girardot, sur 40 chevaux Panhard et Levassor, et Levegh, sur Mors. Levegh et Charron restèrent en panne. La victoire revint à Girardot, qui fut aussi victime d'une panne sérieuse en cours de route. Il couvrit la distance Paris-Bordeaux en 8 h. 51 m. 59 s. 1/5, soit neutralisations déduites, à une moyenne de 59 kil. 509 à l'heure, inférieure à celle de Charron auquel on avait cependant compté les traversées de villes.

L'organisation de la troisième Coupe Gordon-Bennett présenta d'assez grandes difficultés. Le règlement exige en effet que l'épreuve soit courue sur 550 à 600 kilomètres, ou sur un circuit de 150 kilomètres. Or, Paris-Vienne ne présentait pas ces 550 kilomètres sans arrêt, puisque l'on s'arrêtait à Belfort (380 kilomètres) et que la Suisse etait neutralisée. Au début de la course, sur le parcours Paris-Belfort, la lutte fut entre les trois voitures françaises. Girardot, Fournier, s'arrêtèrent successivement et René de Knyff arriva premier à Belfort, couvrant les 380 kilomètres en 4 h. 16 m., et gagnant la première étape. Le surlendemain, après la neutralisation de la Suisse, à 20 kilomètres de l'arrivée, René de Knyff restait en panne et S. F. Edge, représentant l'Angleterre dans la Coupe, gagnait, couvrant les 590 kilomètres du parcours en 10 h. 41 m. 58 s. 1/5 sur voiture Napier, à une moyenne de 55 kilomètres à l'heure.



Edge au contrôle du départ, à Ballyshannon.

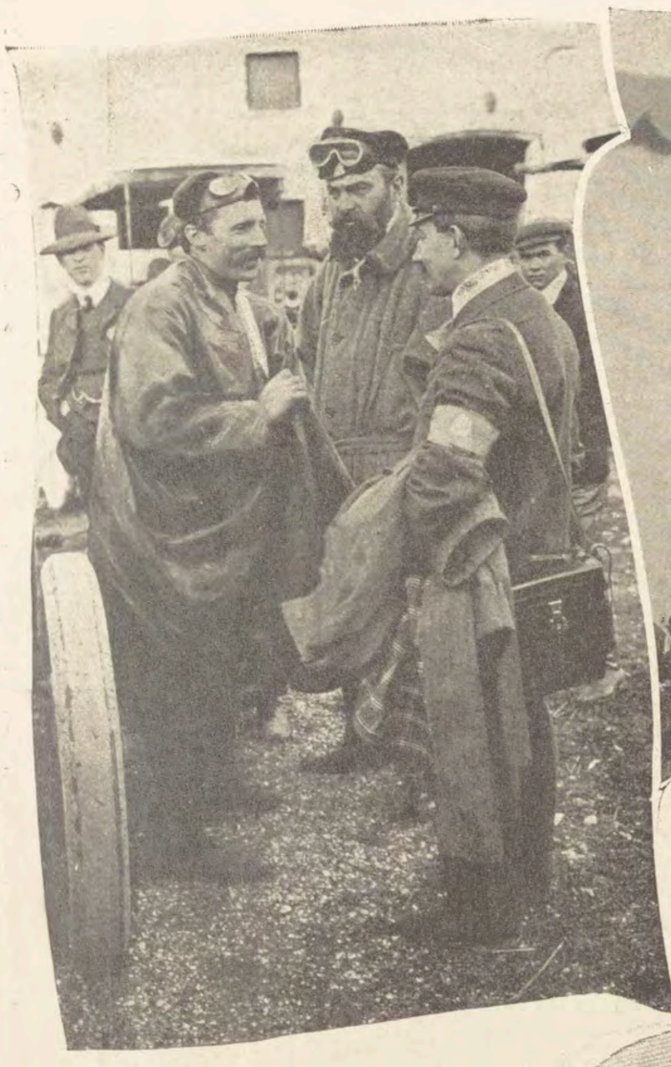
Et maintenant, quelle a été la Coupe de 1903 ?

C'est en Irlande, sur un circuit qui représentait 593 kilomètres quand il avait été couvert trois fois, que s'est courue la quatrième Coupe Gordon-Bennett.

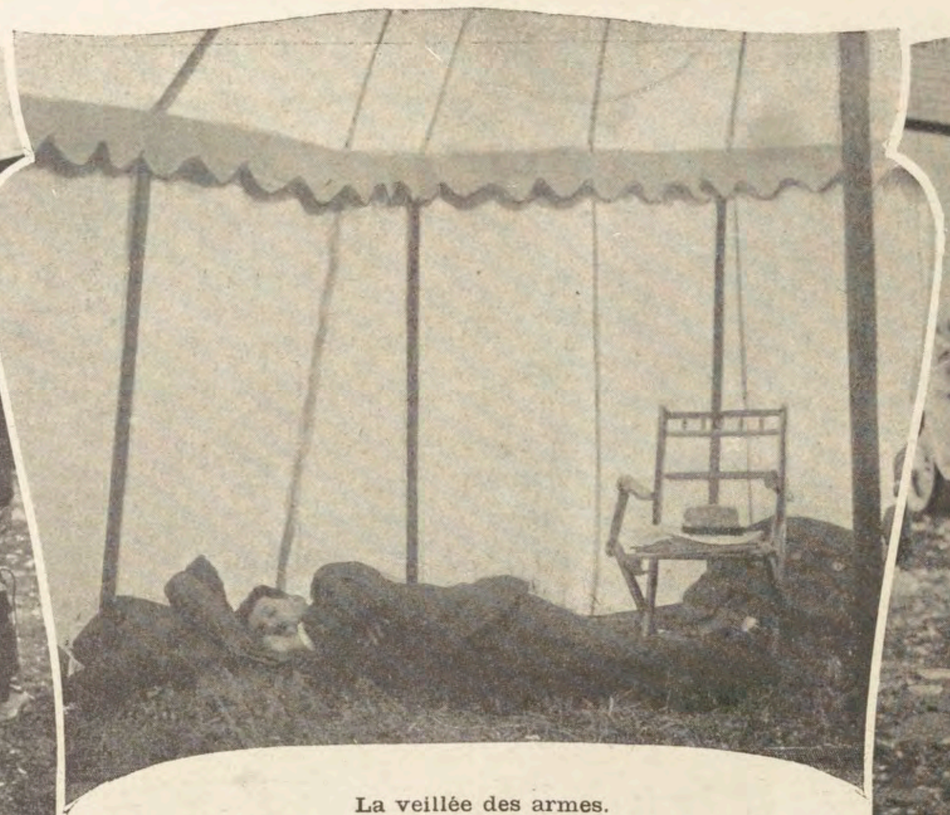
Cette année, quatre clubs avaient répondu à l'appel du fondateur. Chaque club ayant le droit de mettre en ligne trois voitures, voici quels furent les douze conducteurs qui prirent part à l'épreuve :

**LE PREMIER TOUR**

*René de Kniff, qui termine son 1er tour, depasse Winton, victime d'une panne dès le départ. Sur le côté de la route on aperçoit Winton en train de réparer. Le chauffeur américain n'a, d'ailleurs, pu repartir qu'une heure après le départ au moment où tous les autres concurrents avaient déjà fait une fois le petit parcours.*



**Un coin du pesage.**
*Henri Farman et René de Knyff.*



**La veillée des armes.**
*Les organisateurs avaient fait dresser des tentes en plein champ à proximité du départ.*

**Au pesage.**
*Un des officiels anglais enregistrant les poids des véhicules.*

**Equipe anglaise**

1. S. F. Edge (tenant) (Napier). — 2. C. Jarrott (Napier). — 3. J. W. Stocks (Napier).

**Equipe française**

1. René de Knyff (Panhard et Levassor). — 2. Henri Farman (Panhard et Levassor). — 3. Gabriel (Mors).

**Equipe allemande**

1. De Caters (Mercédès). — 2. Jenatzy (Mercédès) — 3. Foxhall Keene (Mercédès).

**Equipe américaine**

1. A. Winton (Winton). — 2. Percy Owen (Winton). — 3. Mooers (Peerless).

A Ballyshannon où était installé le contrôle du départ, au milieu d'un verdoyant paysage d'Irlande, dans une contrée où, il y a quelques jours à peine, les habitants étaient loin de soupçonner l'existence d'engins de vitesse tels que ceux qu'ils virent passer en trombe devant eux, nous reconnaissons tous les chauffeurs de marque et grands constructeurs venus des quatre coins de l'étranger.

La foule est immense, le service d'ordre en tous points parfait, car nous n'avons pas eu à regretter le moindre accident. C'est là un enseignement, la preuve la plus évidente que les courses d'automobiles sont encore possibles sur route quand la foule a pour la maintenir une police suffisante.

Rien de plus pittoresque, d'ailleurs, que certains coins de la route.

De-ci de-là, ce sont des tentes qui donnent aux champs l'aspect d'un camp de Châlons ou de Sissonne. Les unes servent de gîte aux invités des organisateurs, les autres préservent des victuailles vendues bon prix mais enlevées avec plaisir, car le grand air et la vie en pleins champs creusent terriblement.

Tout le monde est campé, et je n'oublierai jamais cette veillée de course et cette ville improvisée.

Le matin de la course, tout le monde, officiels, coureurs et spectateurs, est debout dès la première heure.

On attend avec impatience la grande bataille, on est avide d'émotions.

Les douze coureurs sont maintenant lancés sur la route, à la conquête du glorieux trophée; ils passent devant nous et repassent.

Le spectacle est grandiose.

Enfin voici l'arrivée: René de Knyff premier, Jenatzy second. Des hurrahs indescriptibles accueillent les vainqueurs.

Quelle a été la course?

Américains et Anglais, victimes d'accidents où de pannes, abandonnent successivement.

L'intérêt de la lutte réside uniquement dans le combat engagé entre Jenatzy, champion de l'équipe allemande, et de Knyff et Henri Farman, champions de l'équipe française.

Au septième et dernier passage, celui de l'arrivée, René de Knyff passe premier le but, suivi à une minute par Jenatzy, qui a ainsi 10 m. 40 s. d'avance et gagne la course sur voiture Mercédès.

Voici d'ailleurs le classement officiel établi par la Commission de la Coupe.

1. **Jenatzy**.
Voiture allemande Mercédès, pneus Continental, 6 h. 39 m.
*89 kilom. 184 à l'heure.*

2. **R. de Knyff**.
Voiture française Panhard et Levassor, pneus Michelin, 6 h. 50 m. 40 s.
*86 kilom. 634 à l'heure.*

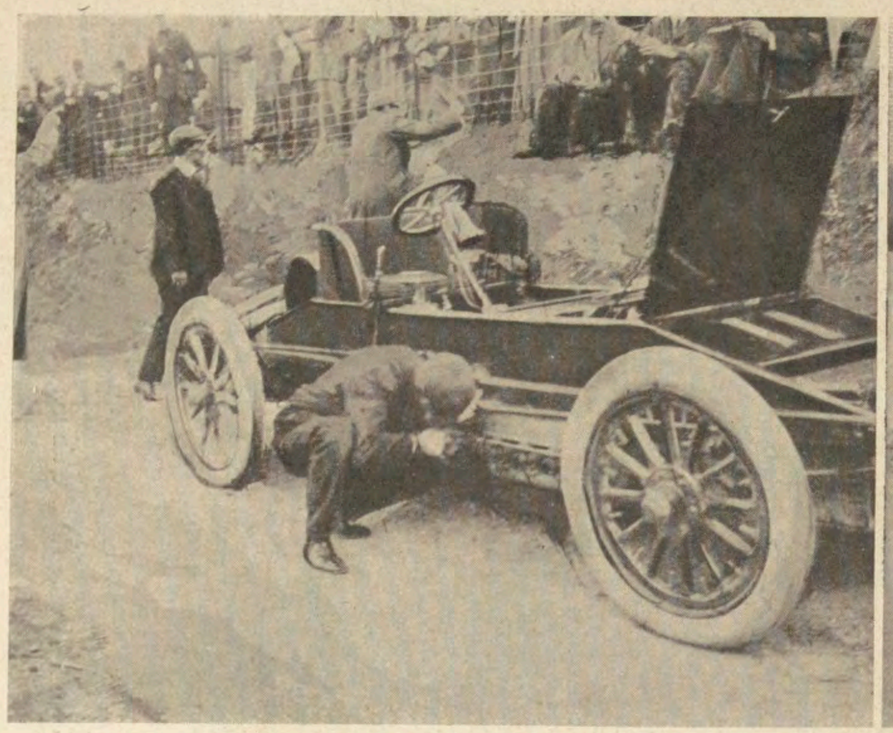
3. **H. Farman**.
Voiture française Panhard et Levassor, pneus Michelin, 6 h. 51 m. 44 s.
*86 kilom. 424 à l'heure.*

4. **Gabriel**.
Voiture française Mors, pneus Michelin, 7 h. 11 m. 33 s.
*82 kilom. 412 à l'heure.*

La Coupe Gordon-Bennett est gagnée par Jenatzy. Tel est donc le fait brutal, et c'est une de ces 60-chevaux Mercédès échappées à l'incendie des usines de Cannstadt qui enlève la Coupe. Voilà deux fois que le splendide trophée international nous échappe et si,

MM. Paul Meyan et Deutsch, de la Meurthe, attendant les passages

**Rien du camp de Châlons.**
*Ceci nous représente un coin du camp français.*



Winton, dès le départ, reste en panne à cause de son carburateur.

MM. Huillier et Mors en automobile conversent sur la route avec MM. Michelin et Georges Prade.

Jarrott, René de Knyff et Edge avant le départ.

**Un contrôle.**

*Les concurrents devaient s'arrêter sur la ligne blanche que l'on aperçoit ci-dessus. Inutile d'ajouter que plusieurs fois ils ont été obligés de faire marche arrière, pour revenir sur la ligne qu'ils avaient dépassée en vitesse.*

**La tente des journalistes.**

*La plus grande activité règne dans le clan des journalistes. Un de nos confrères anglais s'est même installé devant la tente et pianote ferme sur la machine à écrire.*

Jenatzy s'arrête à un contrôle.

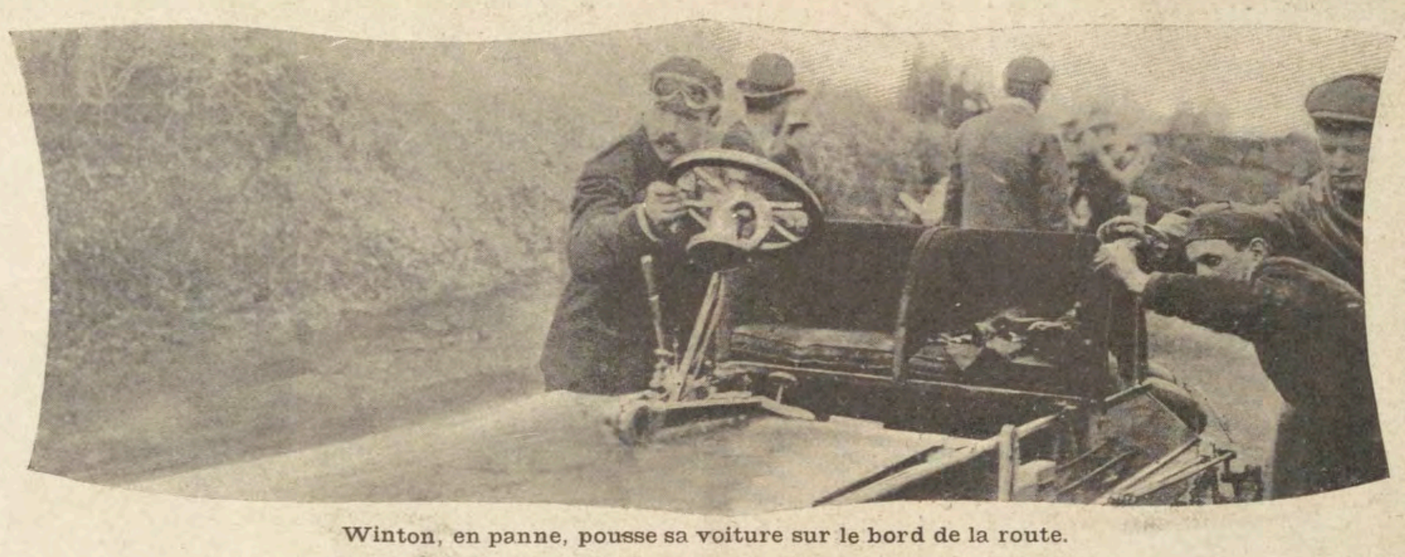
Edge arrivant au contrôle d'Athy.

l'année dernière, nous pûmes arguer que c'était par surprise, il n'en est pas de même cette année.

Nous avions, en effet, amené spécialement trois voitures en Irlande pour venir l'y chercher, et ces trois voitures ont terminé l'épreuve, mais l'ont terminée derrière une voiture allemande, après une lutte coude à coude où, jusqu'au dernier moment, nous pûmes espérer la victoire.

Ce fut donc une journée de bon sport, à émotions et non à surprises, ce qui n'est pas la même chose, et toujours nous reverrons cette journée mémorable et la chasse terrible des trois Français après les trois voitures allemandes dont l'une, le prestigieux n° 4, qui avait déjà gagné Paris-Berlin avec Fournier, gagne la Coupe avec Jenatzy. Et je me revois encore sur la grande tribune installée par l'A. C. G. B. I., qui barre la route et d'où l'on peut voir dévaler au loin les voitures. Une locomobile est placée en haut de cette côte, et c'est son sifflement qui nous avertit qu'un concurrent est signalé.

Puis, descendant la côte, une masse roule à 100 à l'heure devant nos yeux et s'enfuit à l'horizon derrière nous, comme une vision fantastique et chaotique.



Winton, en panne, pousse sa voiture sur le bord de la route.

Et le défilé continue pendant des heures, dont les acteurs vont disparaître peu à peu à chaque tour. Le soleil s'est levé, splendide, sur l'immense campagne, et le vent fait claquer les joyeux drapeaux qui flottent sur la tribune et les toiles des tentes où sont installés le télégraphe, le bar et le luncheon.

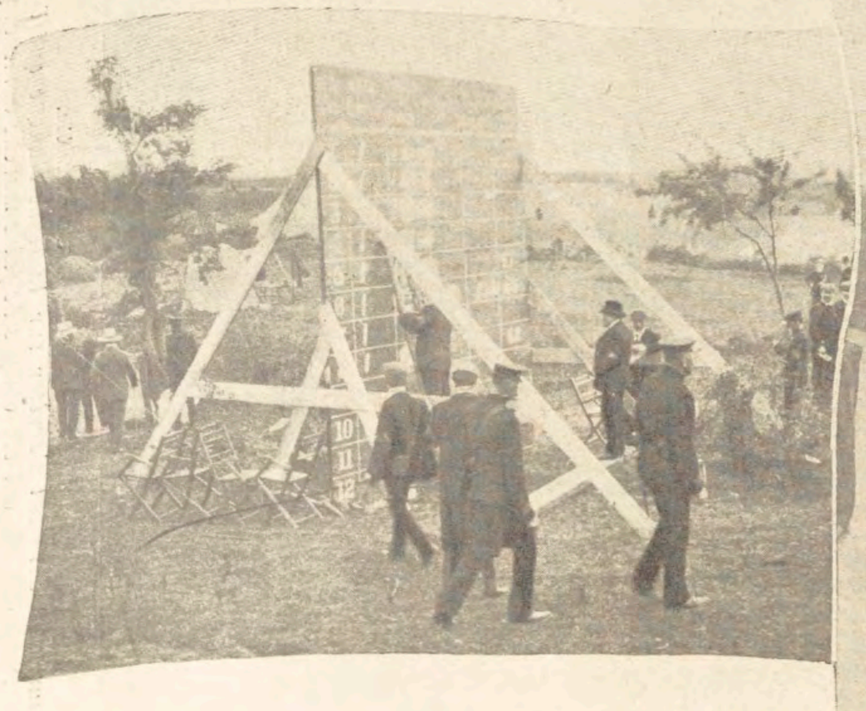
. . . . . .

Et quand, enfin, tout est fini, quand Jenatzy passe pour la dernière fois, puis, sûr de sa victoire, s'arrête sur la ligne, serrant les mille mains qui se tendent vers lui, je crois voir qu'on lui tend la Coupe, la Coupe que nous étions venus chercher !

Au premier rang de ceux qui félicitent le glorieux vainqueur, je rencontre M. Charley, l'agent général des Mercédès pour la France et l'Amérique. « C'est pour nous, me dit-il, la consécration définitive que cette lutte de 10 heures avec vos meilleurs engins, et le plus beau succès que nous puissions rêver. »

Ajoutons que ce n'est que par suite d'engagements antérieurs que Jenatzy et ses deux compagnons s'étaient présentés avec d'autres pneumatiques que le Continental et qu'ils sont tous trois reconnaissants à la Commission de les avoir forcés à partir avec ces derniers, puisque aucun d'eux n'a été, a aucun moment, arrêté par ses pneus.

GEORGES PRADE.



Le tableau d'affichage qui indiquait le nombre de tours faits par les concurrents ainsi que les temps pour chacun d'eux à chaque passage.

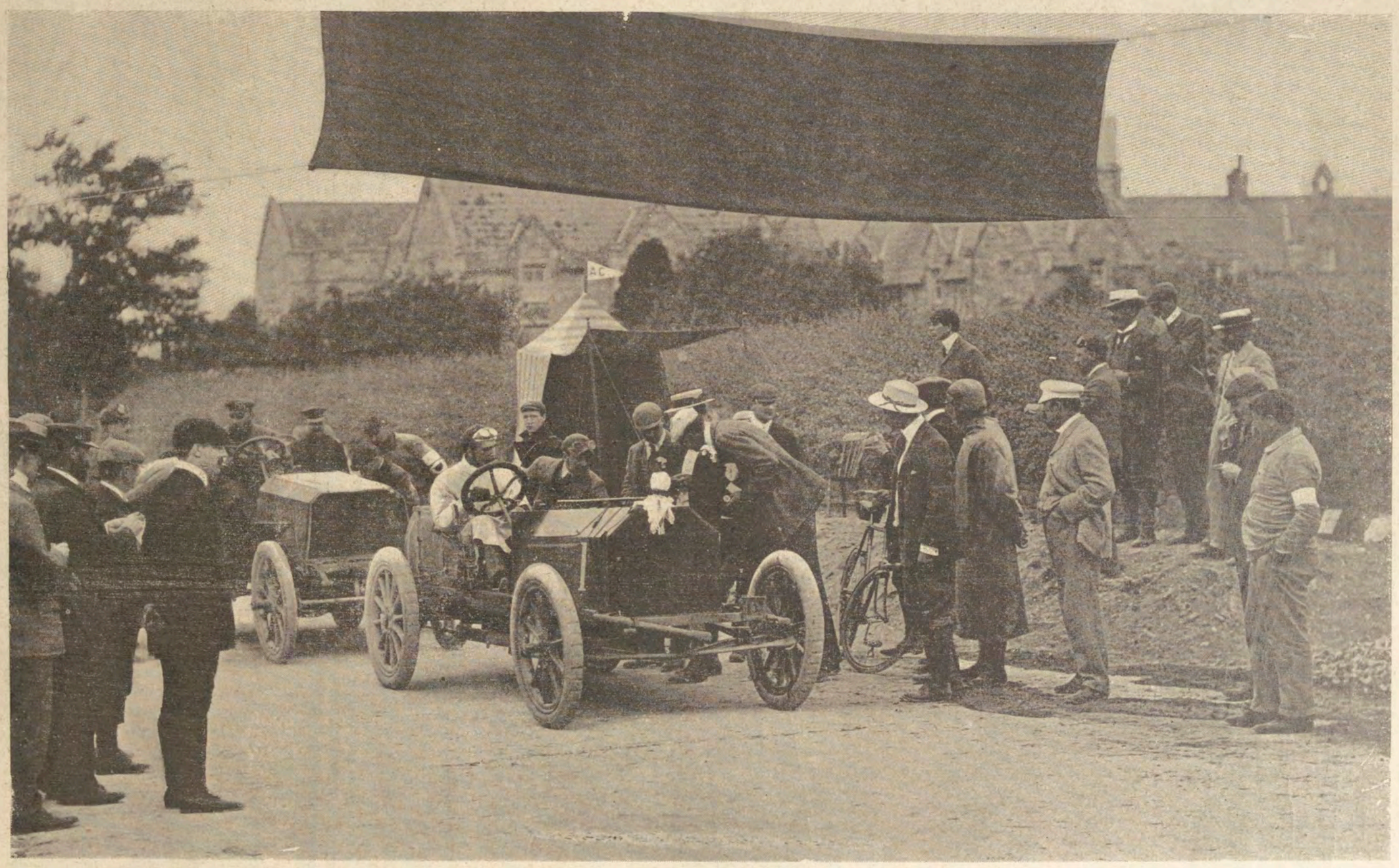
**Après la victoire.**

*Jenatzy est fou de joie, mais, modeste avant tout, il veut se dérober à l'objectif. Un ami complaisant vient à l'aide du photographe.*

Si le pneumatique boit l'obstacle, il boit également l'eau dont on veut bien l'abreuver pour le rafraichir. Voyez plutôt les pneus de la voiture du baron de Caters.

**L'ARRIVÉE DE JENATZY**

*Le vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett passant sous la tribune de l'A. C. de Grande-Bretagne et d'Irlande, à Ballyshannon, un peu avant l'arrivée.*



**AU CONTROLE D'ATHY**

*L'arrivée des deux premiers coureurs : Edge et René de Knyff.*

S. F. Edge

Gabriel

J

**QUELQUES CONCURRENTS DE**

*Non contente d'envoyer trois photographes en Irlande à l'occasion de la Coupe Gordon-Bennett, et d'offrir un véritable panorama photographique de cette grande*
*le vif. Ce sont ces dessins que nous avons le plaisir de présenter*

**COUPE, PAR HERMANN-PAUL.**

**Henri Farman**

**René de Knyff**

*internationale, la* Vie au Grand Air *avait demandé à M. Hermann-Paul, le caricaturiste bien connu, actuellement à Dublin, de lui adresser quelques croquis pris sur lecteurs et qui, sans nul doute, seront par eux fort appréciés.*

**Les derniers préparatifs de Pasquier.**
*On ne saurait trop les soigner pour une randonnée de 2400 kilomètres.*

**Au contrôle du départ.**
*Georget signant le registre du départ que lui présente notre confrère Alphonse Steines.*

**Adversaires sur la route, amis avant la bataille.**
*Fischer se faisant épingler son brassard par un de ses rivaux.*

# Le TOUR de FRANCE

*Notre confrère* l'Auto *fait actuellement disputer sur un parcours qui ne mesure pas moins de 2400 kilomètres, sa course dite du* Tour de France. *C'est incontestablement la plus gigantesque épreuve cycliste organisée jusqu'à ce jour et dont l'ensemble des prix atteint le chiffre imposant de 20.000 francs. Inutile d'ajouter que tous nos plus fameux champions de la route se sont mis en ligne, quelque peu alléchés par la somme rondelette que procurera la victoire.*

✣ ✣ ✣

Grace à son réseau de routes magnifiques telles qu'aucun pays n'en possède de comparables, la France est devenue le pays privilégié des courses sur route, qui sont le complément des courses sur piste et leur corollaire obligé.

Le sport cycliste ne peut pas plus se passer des unes que des autres. Les courses sur piste sont en même temps un spectacle et un critérium destiné à déterminer quel est le meilleur homme; les courses sur route, tout en recherchant aussi ce dernier objectif, sont en outre un enseignement et le plus efficace des moyens de propagande. Les premières s'adressent à un public restreint, la plupart du temps déjà initié et, par conséquent, leur portée morale est limitée à un champ plus ou moins étroit. Tout le monde, en effet, ne peut pas se déplacer pour aller au vélodrome, et d'ailleurs, les villes qui possèdent des pistes sont assez rares. Le public qui est appelé à en bénéficier ne constitue donc qu'une petite minorité.

Bien différentes sont les courses sur route, surtout lorsqu'elles se déroulent sur un itinéraire d'une grande étendue. Là, aucune entrave, aucune dépense ne peuvent arrêter les spectateurs, c'est la liberté complète, il n'y a pas besoin de payer sa place, le spectacle est gratuit, on n'a pas à craindre de rester à la porte, faute d'espace, le théâtre de la lutte étant pour ainsi dire sans limites, et en tous cas toujours assez grand pour contenir la foule, quelle qu'elle soit. Enfin les concurrents passent sous les yeux du vrai public, c'est-à-dire de celui qui n'est pas trié sur le volet, mais qu'on va chercher où il est, chez lui, dans son pays, devant sa porte, et qui constitue la gamme entière de la population, depuis l'enfant jusqu'au vieillard et depuis le chemineau jusqu'au millionnaire.

C'est donc une véritable initiation du public, dont une bonne partie est encore ignorante des prodiges que peut enfanter la bicyclette, et les coureurs sur route sont les promoteurs d'un mouvement d'opinion dont les conséquences sont aussi fécondes qu'incalculables.

Assurément, quand ils pédalent avec rage vers le but lointain à atteindre, ils ne songent guère en général à l'œuvre de propagande involontaire qu'ils accomplissent, leurs idées sans doute ne sont pas hantées par ces considérations philosophiques et se concentrent sur un objectif plus positif et plus personnel, mais qu'importe, puisque l'œuvre n'en est pas moins accomplie?

Le vent qui emporte le pollen réfléchit-il à l'œuvre que la Nature lui a imposée? et pourtant, bien loin de son point de départ, la semence produit son effet, et l'on est tout étonné de voir germer et grandir une fleur jusqu'alors inconnue.

Ainsi en est-il des grandes courses sur route, et si un jour on rencontre dans une région lointaine un brave paysan roulant avec prudence sur une

**Qui veut boire? A la fraîche!**
*— On suera un peu plus sur la route, dit Ellinamour, mais c'est si bon un verre de coco quand il fait chaud!*

**Un dernier coup d'œil et le bon!**
*Monachon passe l'examen de la sacoche contenant ses accessoires.*

**En prévision de la soif!**
*Aucouturier a tout prévu et a fait place dans sa sacoche à une bonne bouteille de coco.*

Rodolphe Muller, lui aussi, prend ses précautions contre la soif.

Wattelier fait fixer son numéro de cadre.

Georget pèse la machine de son camarade Augereau, comme lui enfant de Châtellerault.

machine d'un modèle parfois un peu antique et démodé, cela provient de ce qu'il a vu passer un jour près de sa ferme les lévriers du cyclisme, fuyant, comme des ombres légères et rapides, et qu'il a été pris de la tentation irrésistible de les imiter.

Il y a deux manières principales d'organiser les courses sur route: avec ou sans entraîneurs.

Chacune de ces deux épreuves a ses avantages et ses inconvénients et présente une physionomie bien différente, dont il n'est pas sans intérêt de dire quelques mots.

La course sans entraîneurs a pour avantage principal d'égaliser beaucoup les chances des concurrents en les livrant à leurs propres forces, et en leur enlevant l'aide factice et considérable que leur apportent les entraîneurs. Or, ces derniers ne donnent pas leurs services pour rien, et sur un grand parcours, comme il en faut un grand nombre, cela devient une dépense considérable. Si donc un coureur n'est pas aidé par une maison de commerce qui prenne à sa charge les frais d'entraînement, le coureur qui n'a pas la bourse assez bien garnie pour les assumer à sa charge, ce qui est le cas ordinaire, est vaincu d'avance. Voilà pourquoi la course sans entraîneurs, qui n'exige pas ces dépenses, se trouve par ce fait ouverte à beaucoup de concurrents qui ne peuvent songer à aborder les courses avec entraîneurs.

Les coureurs se rendent au départ, situé à 600 mètres du contrôle, sous la conduite de Steines.

La course avec entraîneurs a revêtu successivement des caractères bien différents. Tout d'abord, on a eu recours à de simples bicyclettes, puis le besoin irrésistible d'aller plus vite et de battre les records précédents entrant en jeu, on a employé des moyens plus efficaces en se servant de tandems, puis de triplettes, car plus les machines d'entraînement portaient d'hommes, plus elles étaient capables d'obtenir un train rapide et soutenu et plus elles offraient d'abri aux coureurs contre le vent.

C'est ce besoin de vitesse progressive qui amena à substituer l'entraînement mécanique à l'entraînement humain et c'est ainsi que les automobiles arrivèrent à remplacer les cycles. Mais l'excès même finit par amener la réaction, car si on était arrivé à augmenter beaucoup les vitesses, on s'était heurté à d'autres inconvénients, tels que la difficulté de se procurer des voitures en quantité suffisante et de qualité égale, les risques d'accidents qui devenaient plus nombreux et plus graves et enfin les possibilités de fraudes qui augmentaient beaucoup, surtout dans les courses de nuit. C'est pourquoi on en est revenu à l'entraînement primitif par bicyclettes simples, comme présentant le moins de frais et le plus de garanties de sincérité et d'égalité entre les concurrents.

Jusqu'en 1891, il n'y eut que des tentatives assez rares de courses sur route et sur des parcours d'une étendue moyenne. C'est seulement au mois de mai 1891 que fut organisée la grande première épreuve Bordeaux-Paris, dont le triomphe fut tellement colossal qu'elle est devenue classique et annuelle. On se rappelle la stupéfaction profonde que provoqua dans le monde du cyclisme la performance du vainqueur, le fameux Anglais Mills, qui accomplit les 590 kilomètres en 26 h. 35 m., suivi à une heure par son grand rival Holbein, qui précédait lui-même ses compatriotes S. F. Edge, Bates et Twentyman.

Le premier Français classé fut Jiel-Laval, arrivé 5 heures derrière Mills, et qui devait tant faire parler de lui peu de temps après.

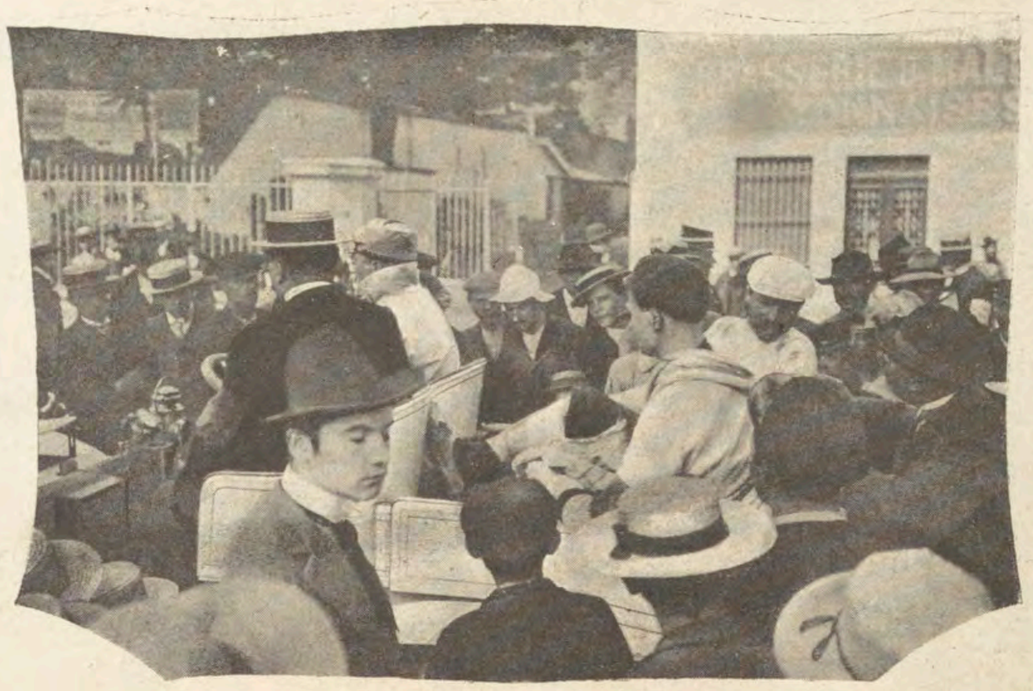
Ce succès en amena un second, et comme pour frapper l'imagination publique il fallait faire en-

Avant d'atteindre le point de départ, ils passent sur un pont en construction, au grand étonnement des braves terrassiers.

core plus fort, on vit au mois de septembre de la même année s'accomplir la première course de Paris-Brest et retour. On se rappelle le duel homérique de Charles Terront et de Jiel-Laval sur le parcours de Paris-Brest. Jiel-Laval arrivant premier dans cette ville un quart d'heure avant son concurrent, puis dépassé par lui au retour, et, finalement, battu de 8 heures par Charles Terront, qui accomplit les 1200 kilomètres en trois jours sans avoir pris une heure de sommeil.

Le troisième arrivé était Corre, inconnu à cette époque et qui ne tardat pas à s'illustrer par la suite.

Dix ans après, une autre épreuve était organisée sur le même parcours; la comparaison était curieuse à établir, car elle devait démontrer les progrès faits par la fabrication et la méthode d'entraînement pour les concurrents comme pour leurs aides. Cette fois, le glorieux vainqueur fut Maurice Garin, qui arriva à Paris dans le temps extraordinaire de 52 h. 11 m., battant Rivierre de près de 2 heures. Le troisième était appelé à avoir plus tard de retentissants succès, c'était Aucouturier.



Les deux premiers arrivés à Lyon, Garin et Pagie, sont conduits en automobile à l'établissement de bains. Ils ne l'ont pas volé.

Par une coïncidence curieuse, avec l'épreuve de 1891, le second vainqueur, Maurice Garin, ne vira pas premier à Brest. Ce fut Lesna qui atteignit cette ville dans le temps phénoménal de 22 heures, mais qui dut s'arrêter au retour, terrassé par une insolation.

En 1892, ce fut le tour de Stéphane et Jules Dubois, deux de nos gloires de fond, à se trouver en présence dans la course Paris-Nantes-Caen-Rouen-Paris. On s'attendait à une lutte épique sur ce parcours d'un millier de kilomètres. Il n'en fut rien. Stéphane, lâché au début par Dubois, eut une indisposition qui le força à renoncer. Dubois, apprenant que son plus rude adversaire était hors de combat, s'arrêta à son tour lorsqu'il avait 5 h. d'avance, et ce fut Marius Allard, mort depuis en pleine jeunesse, qui décrocha la timbale.

Rivierre, qui a mis à son actif tant de belles performances de fond, était tout qualifié pour laisser son nom à une épreuve colossale. C'est ce qui eut lieu dans la course Lyon-Paris-Lyon en 1894 sur un parcours de 1000 kilomètres qui fut brillamment enlevée par l'intrépide coureur qui devait plus tard gagner deux fois Bordeaux-Paris.

Un autre roi de la route, Lesna, a aussi été le héros d'une gigantesque épreuve. Deux fois vainqueur, lui aussi, de Bordeaux-Paris, il est arrivé premier dans la course Marseille-Paris organisée en mai 1902 et dont il couvrit les 870 kilomètres, malgré des conditions climatériques épouvantables, dans le temps magnifique de 38 h. 53 m., distançant de 7 heures le second, le courageux Muller.

La course du Tour de France laisse loin derrière elle tout ce qui a été fait jusqu'ici, autant par l'immensité de son parcours de 2.400 kilomètres que par l'importance des prix, dont l'ensemble atteint le chiffre imposant de 20.000 francs.

Après une période d'indécision qui a pu faire donner des craintes sur la réalisation de cette grande épreuve, des conditions nouvelles ont provoqué une émulation considérable parmi les grands routiers et le succès s'est affirmé éclatant. C'est ainsi que la liste des engagements a réuni le nombre inespéré de 80, parmi lesquels figurent tous ceux qui ont acquis une notoriété dans les courses sur route.

Les plus connus sont Maurice Garin, vainqueur de Paris-Brest et Paris-Bordeaux; Joseph Fischer, Aucouturier et Wattelier, vainqueurs de Paris-Bordeaux; Georget, second dans Paris-Bordeaux; Chapperon, second dans Paris-Roubaix, puis Jean Fischer, Muller, Pasquier.

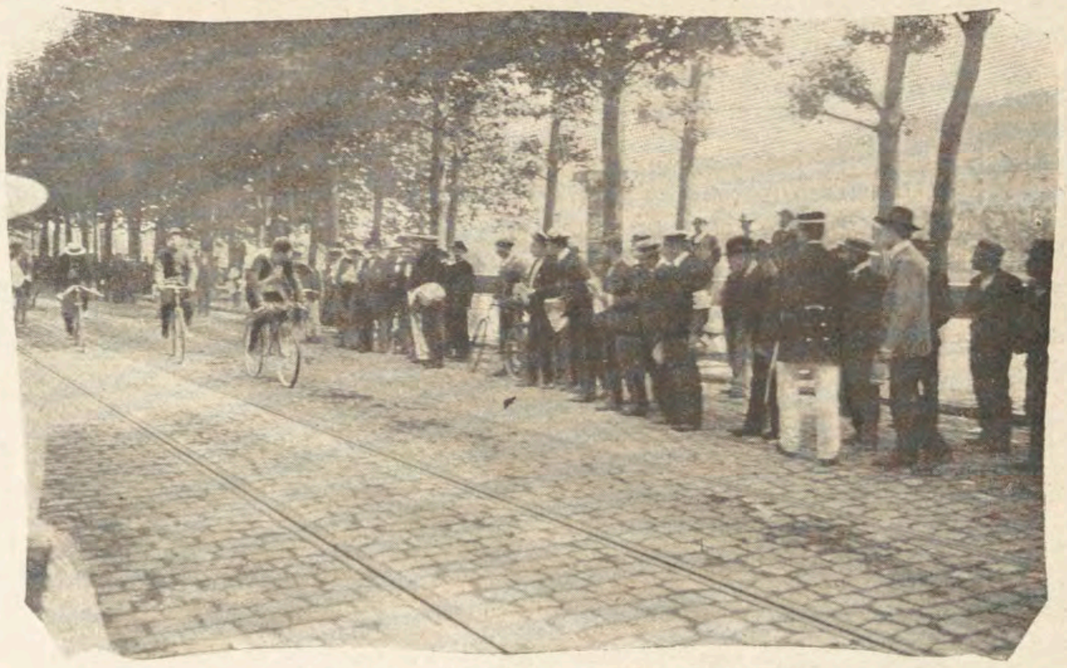
Sur le papier, il semble qu'il ne faille pas chercher le vainqueur en dehors de ces noms, parmi lesquels celui de Maurice Garin se dessine comme celui du grand favori. L'infatigable coureur a tant de fois démontré son incomparable endurance et son extraordinaire résistance contre les intempéries, jointes à sa profonde connaissance des éléments de succès dans une épreuve de très longue haleine, qu'il semble réunir un ensemble de qualités que ne doivent pas posséder au même degré ses concurrents.

Contrôleur et reporters attendent patiemment, au frais, les concurrents.

Le contrôle d'arrivée à Lyon.

Mercier, qui a cassé sa fourche à Moulins.

Toutefois, il faut tenir compte d'une révélation inattendue, par exemple comme celle qui vient de se produire avec Pagie, qui dans la première étape du Tour de France n'a pas lâché Maurice Garin, qui a justifié la confiance universelle qu'on avait en lui, en arrivant premier à Lyon, couvrant les 467 kilomètres du parcours à la splendide allure moyenne de plus de 26 kilomètres à l'heure.



Georget arrive 3e à Lyon, en 18 h. 12 m. 20 s.

Quelques concurrents redoutables ont été éliminés ou ont vu leurs chances fortement compromises : Wattelier a abandonné; Joseph Fischer, retardé par des crevaisons de pneumatiques; Aucouturier, arrêté par une grave indisposition. On peut juger par ces différents incidents de ce que peut ménager le reste de l'épreuve.

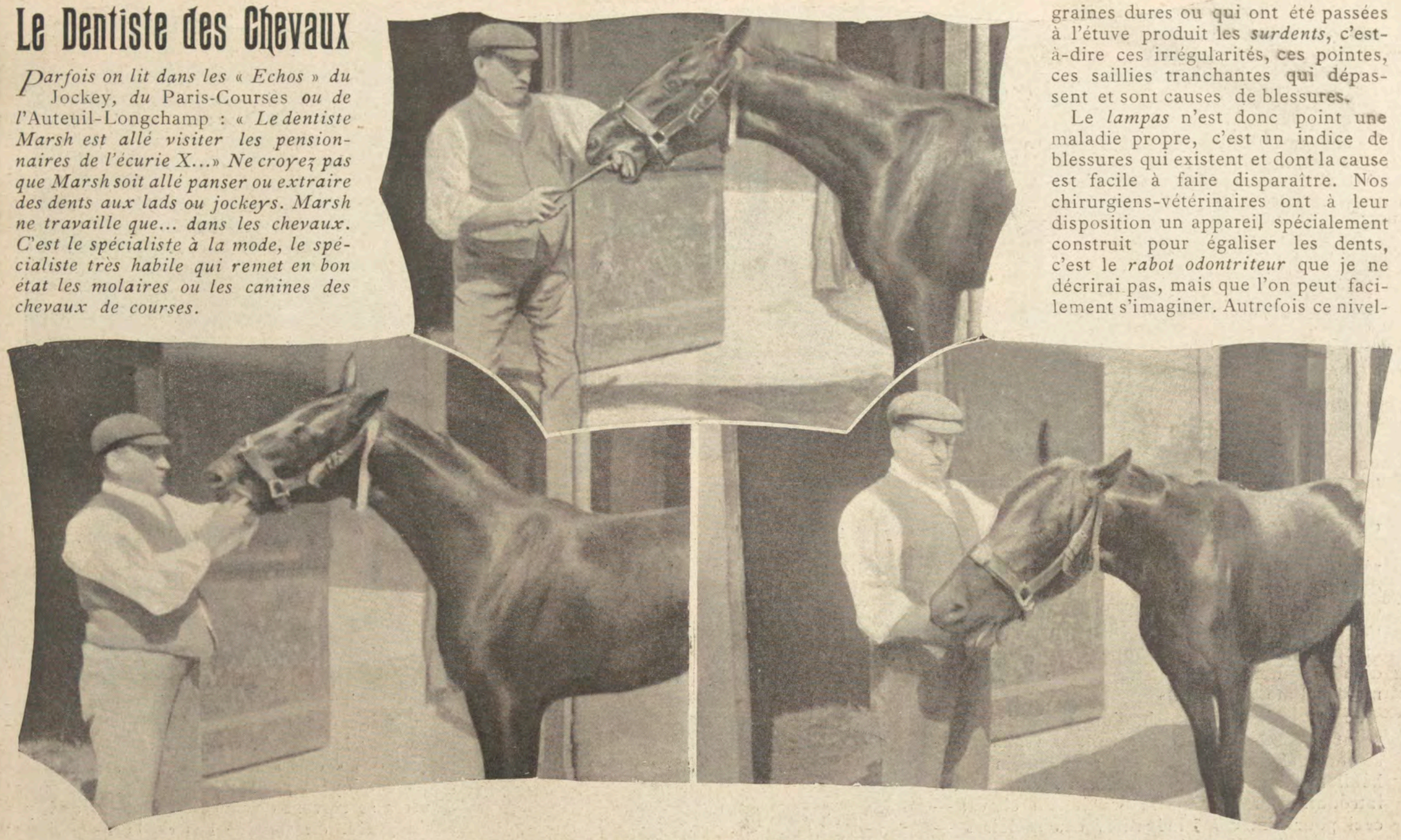
Mais, qu'importe! tout cela était plus ou moins prévu et ne peut diminuer la grandeur de l'œuvre. Aussi on ne saurait trop féliciter et les créateurs du Tour de France, qui n'ont pas reculé devant les sacrifices pécuniaires considérables et le gigantesque travail d'organisation et de surveillance que nécessite une telle épreuve, et les concurrents intrépides que n'a pas effrayés l'hypothèse jusqu'alors irréalisée d'une lutte sans précédent et qui doit se dérouler à travers toute la France pour y semer pendant dix-neuf jours la bonne semence et la grande idée sportive.

ERNEST MOUSSET.

*(A suivre)*

# Le Dentiste des Chevaux

*Parfois on lit dans les « Echos » du* Jockey, *du* Paris-Courses *ou de l'*Auteuil-Longchamp : « *Le dentiste Marsh est allé visiter les pensionnaires de l'écurie X...» Ne croyez pas que Marsh soit allé panser ou extraire des dents aux lads ou jockeys. Marsh ne travaille que... dans les chevaux. C'est le spécialiste à la mode, le spécialiste très habile qui remet en bon état les molaires ou les canines des chevaux de courses.*



**Une opération dentaire chez un cheval par M. J. Marsh.**

*1. M. Marsh caresse le cheval. — 2. M. Marsh introduit sa lime-râpe dans la bouche du cheval. — 3. M. Marsh est en train de limer les aspérités des molaires du cheval, au moyen de la lime-râpe.*

Comme notre pauvre humanité, les chevaux, et surtout les pur sang, ont parfois... mal aux dents; mais si la chirurgie dentaire des animaux est étudiée dans nos écoles vétérinaires, si les Garcin, les Chapart, les Cagny, les Adam, ces spécialistes de la médecine et de la chirurgie vétérinaire des chevaux de courses, savent aussi bien extraire une dent cariée de la mâchoire d'un pur sang que mettre un feu, depuis quelques années une profession nouvelle est née : celle de « dentiste pour chevaux ».

Les chevaux, il faut le dire, ont assez rarement de graves affections dentaires; un célèbre odontologiste français, le Dr Magitot, a même mis en doute la *carie*, du moins la carie telle qu'elle existe chez l'homme.

Je ne discuterai point ce cas délicat de médecine vétérinaire, me rangeant à l'avis de ceux qui croient à la *carie ;* en tous les cas cette carie affecte exclusivement les molaires, — le cheval a douze molaires, deux canines et six incisives de chaque côté, soit en tout quarante dents.

Cette *carie* débute par une petite tache noire, qui est bientôt remplacée par un creux, lequel creux s'agrandit dans tous les sens, si bien qu'on croirait que la dent est rongée par un insecte. Ce travail de destruction ne s'accomplit pas sans que le cheval en souffre, et sa souffrance est exprimée par l'inappétence et la difficulté de mastication.

Sans même examiner les molaires, on peut facilement se rendre compte qu'un cheval a des dents cariées : d'abord à l'odeur caractéristique qui se dégage, puis l'animal rejette ses aliments pelotonnés, ce qu'on exprime vulgairement en disant qu'il *fait des bouchons.*

On n'a point encore trouvé le moyen de plomber les dents d'un cheval; le remède, c'est l'extraction.

**M. J. Marsh, le dentiste des chevaux, « Dentiste ordinaire des chevaux de S. A. R. Edouard VII. »**

Chez un assez grand nombre de chevaux il y a une sorte de paresse dans le remplacement des dents de lait et l'apparition des dents d'adultes, qui cause une irrégularité dans la marche de la dentition. Cette irrégularité détermine l'inflammation des gencives, une *gingivite* que l'on nomme vulgairement le *lampas*. Une nourriture spéciale, la mastication de graines dures ou qui ont été passées à l'étuve produit les *surdents*, c'est-à-dire ces irrégularités, ces pointes, ces saillies tranchantes qui dépassent et sont causes de blessures.

Le *lampas* n'est donc point une maladie propre, c'est un indice de blessures qui existent et dont la cause est facile à faire disparaître. Nos chirurgiens-vétérinaires ont à leur disposition un appareil spécialement construit pour égaliser les dents, c'est le *rabot odontriteur* que je ne décrirai pas, mais que l'on peut facilement s'imaginer. Autrefois ce nivellement se faisait au moyen d'une simple râpe : on introduisait dans la bouche du cheval une râpe de maréchal que l'animal mâchonnait continuellement et qui finissait par user les pointes.

La *gingivite* peut être aussi causée simplement par la paresse d'évolution des dents de lait en présence des dents d'adultes ; elle se guérit facilement par l'avulsion de celles-ci — opération facile à cause de l'absence de racines — au moyen des simples tricoises de maréchal ferrant.

En somme, la chirurgie dentaire du cheval est à la portée de tous ceux qui s'occupent du cheval, il suffit d'avoir la main légère, et une grande habitude.

Les pur sang étant des animaux d'une nervosité extrême, très délicats et assez peu commodes à manier, lorsque des maréchaux ferrants habitués à travailler avec de lourds instruments voulaient soigner les dents d'un cheval, il arriva quelques accidents, principalement en Angleterre. C'est alors qu'un vétérinaire anglais, mort aujourd'hui, le professeur Lœffler, eut l'idée de se spécialiser dans la chirurgie dentaire des chevaux et surtout des chevaux de courses, il devint rapidement le « Horse dentist » à la mode, recherché par les propriétaires et les entraîneurs.

Sa réputation passa même le détroit, et il vint plusieurs fois en France. Lœffler ne mourut pas sans avoir fait des élèves, dont le plus connu est Joe Marsh, « dentiste des chevaux du roi d'Angleterre » et dentiste des chevaux de presque toutes nos écuries de courses.

Joe Marsh, qui est le frère de l'entraîneur du roi Edouard VII, avait commencé ses études vétérinaires en Angleterre, puis il entra chez un entraîneur, et voici — c'est lui-même qui me l'a conté — comment il devint « horse dentist ».

« J'ai été présenté à feu le professeur Lœffler, à Epsom, chez M. John Nightingall; il était en train d'opérer Shifnal, qui devait gagner en 1878 le Grand National.

« Loeffler était un opérateur merveilleux ; je l'étudiai, je le suivis attentivement, et c'est lui qui m'a transmis toutes ses méthodes; j'ai vu les

Un cheval atteint d'une maladie d'estomac, causée par le mauvais état de ses dents.

Le même, trois mois après avoir reçu les soins du dentiste Marsh.

résultats extraordinaires obtenus par lui, et j'eus de suite l'intention de devenir moi aussi « horse dentist ». Le tout, voyez-vous, c'est d'avoir confiance en soi-même et d'inspirer confiance à l'animal que l'on opère ; mais il ne faut pas être dérangé pendant son travail, aussi je demande qu'on me laisse toujours seul avec l'animal à opérer. Je n'ai pas besoin d'un grand nombre d'instruments : une grande pince et une râpe de maréchal me suffisent. »

J'ai vu opérer M. Marsh, d'un peu loin pour ne point le gêner dans son travail, et vraiment, le célèbre dentiste des chevaux a une main d'une habileté extraordinaire. Doucement, lentement, il introduit sa râpe dans la bouche du cheval — ceci pour limer les inégalités des molaires — comme point d'appui pour la râpe, il se sert de son pouce et de son index, ainsi il évite de blesser la langue du cheval ou d'être obligé de la maintenir dehors, en la tirant de côté, ce qui doit être pour l'animal une sensation très désagréable. Après l'opération une seringue d'eau suffit pour faire tomber les débris des dents détachés par la râpe.

Souvent lorsqu'un cheval périclite, lorsqu'il se nourrit mal, on cherche la cause : regardez les dents et faites-les soigner.

J'ajouterai que Joe Marsh a la pratique du cheval de courses ; car il fut successivement jockey de plat et d'obstacles, entraîneur public et particulier ; aujourd'hui encore, entre deux opérations dentaires, il est starter. Son plus célèbre malade fut Persimmon, le fameux étalon du roi Edouard VII.

En 1896, trois semaines avant le Derby, Joe Marsh était à Chantilly appelé, comme il l'est souvent, pour visiter les dents des pensionnaires d'une de nos écuries ; une dépêche le rappelle à Eggestonhouse, Persimmon se nourrissait mal ; le dentiste accourt, soigne le cheval qui se remet en quelques jours et gagne le Derby. Aussi, le roi se souvint lorsqu'il monta sur le trône, du dentiste du cheval du prince de Galles, il accorda à Joe Marsh le titre de « dentiste ordinaire des chevaux de Son Altesse Royale Edouard VII ».

L'extraction d'une dent ne se pratique que rarement chez les chevaux de course, en effet, la carie n'atteint gravement que les vieux chevaux, et bien que les programmes portent la mention « âgé », ces « âgés » n'ont souvent pas plus de 8 ou 9 ans.

M. J. Marsh, muni de ses instruments de travail, va visiter les pensionnaires d'une écurie de Chantilly.

L'extraction d'une dent est opération assez délicate, et il faut à l'opérateur une force peu ordinaire dans le poignet. Certains vétérinaires emploient des « clés » spéciales assez semblables à celles employées par les dentistes pour hommes ; d'autres se servent de pinces, enfin, lorsqu'il y a abcès grave, on trépane l'os de la mâchoire et on repousse la dent malade de bas en haut. Mais ce sont opérations peu fréquentes.

On pourrait croire que les deux photographies que nous donnons d'un cheval atteint d'une maladie d'estomac causée par un mal de dents, et le même trois mois après, sont des photographies truquées. Elles ont été faites chez un veneur qui se refusait à croire à l'efficacité du traitement dentaire de M. J. Marsh ; aussi, le dentiste voulut-il faire prendre une épreuve photographique de l'animal auparavant. On peut voir que Joe Marsh a pratiqué une belle cure, le cheval, du reste, vient de faire toute sa saison de chasse à courre sans la moindre indisposition de l'estomac.

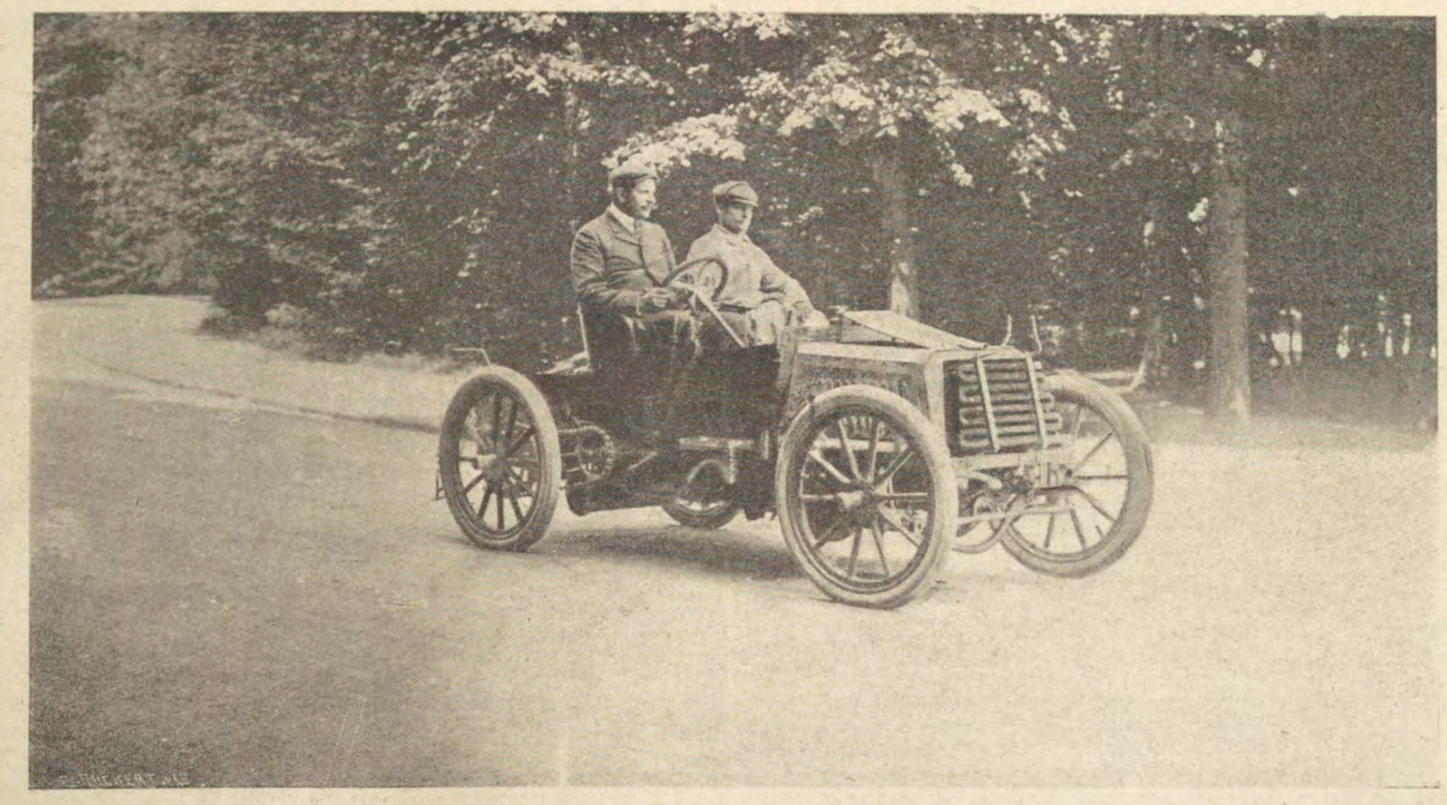
Marsh prétend — il a tant vu de chevaux dans sa vie, né dans une ferme d'élevage, élève chirurgien-vétérinaire chez M. Ed. Cooper Smith, à Midhurst (Sussex), vers 1870, jockey, entraîneur, dentiste de chevaux — qu'il peut juger de la valeur d'un cheval au simple examen de ses dents. Marsh exagère peut-être un peu. En tous les cas le « dentiste des chevaux » a du succès ; sa réputation bien assise en Angleterre est consacrée en France. Que peut-il souhaiter de plus ?

PALU MÉGNIN.

M. J. Marsh est un homme de précaution, ses instruments sont toujours passés dans une solution antiseptique.

La « trousse » du dentiste des chevaux.

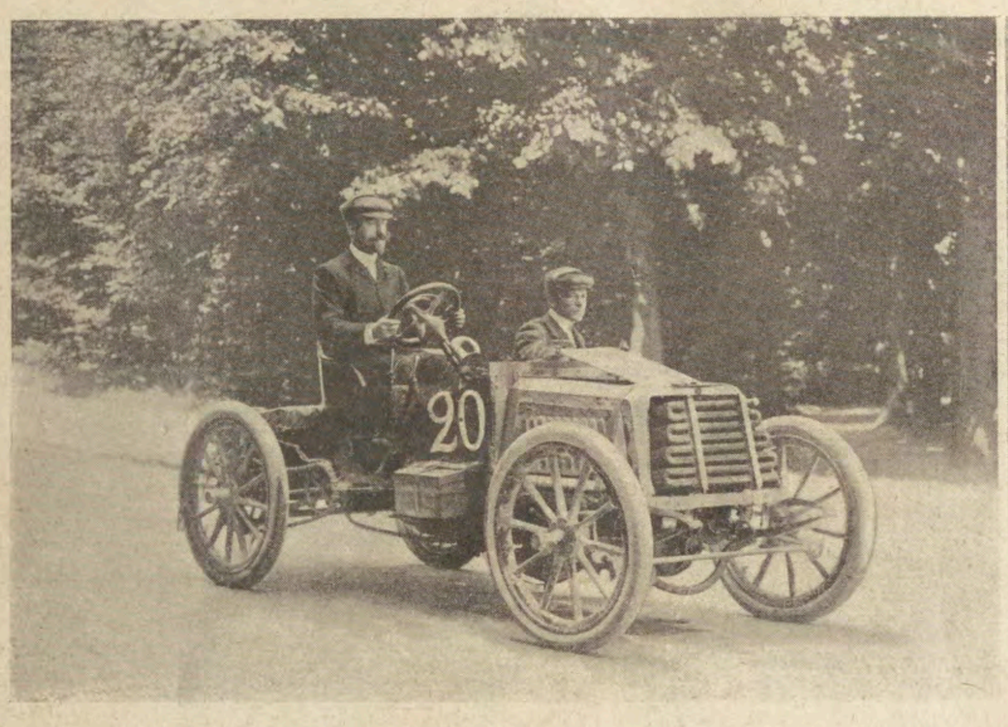
# Le Livre d'Or de l'Industrie Automobile



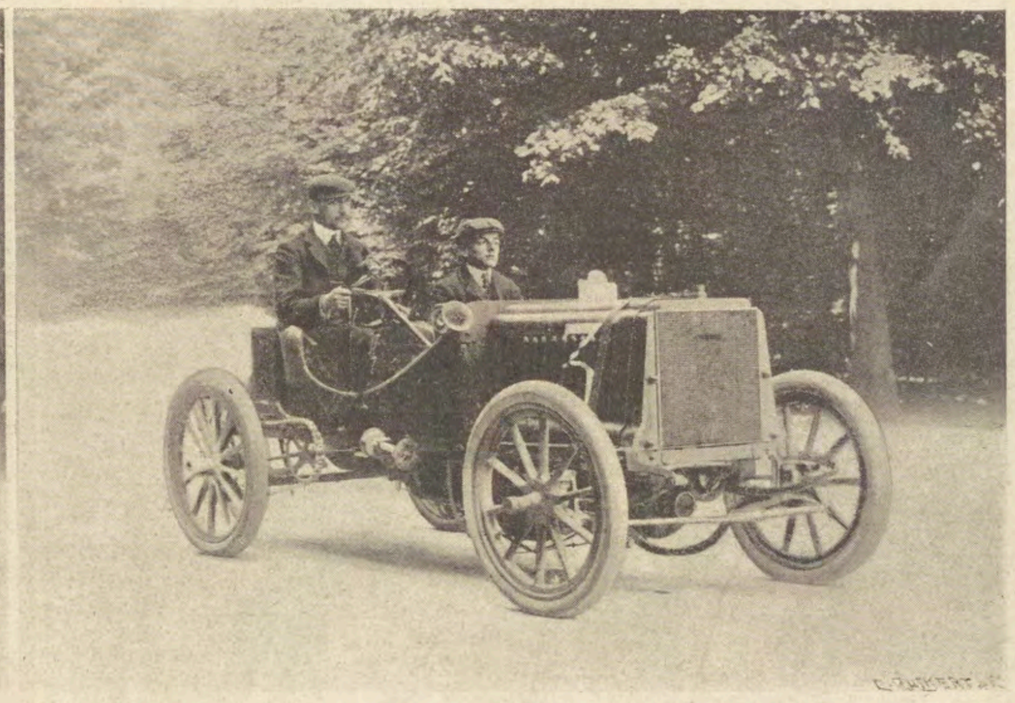
M. Van de Poële, sur sa voiture *Pipe*, munie de pneus *Vital* et du radiateur *Loyal*, au Circuit des Ardennes.

# Le Circuit des Ardennes

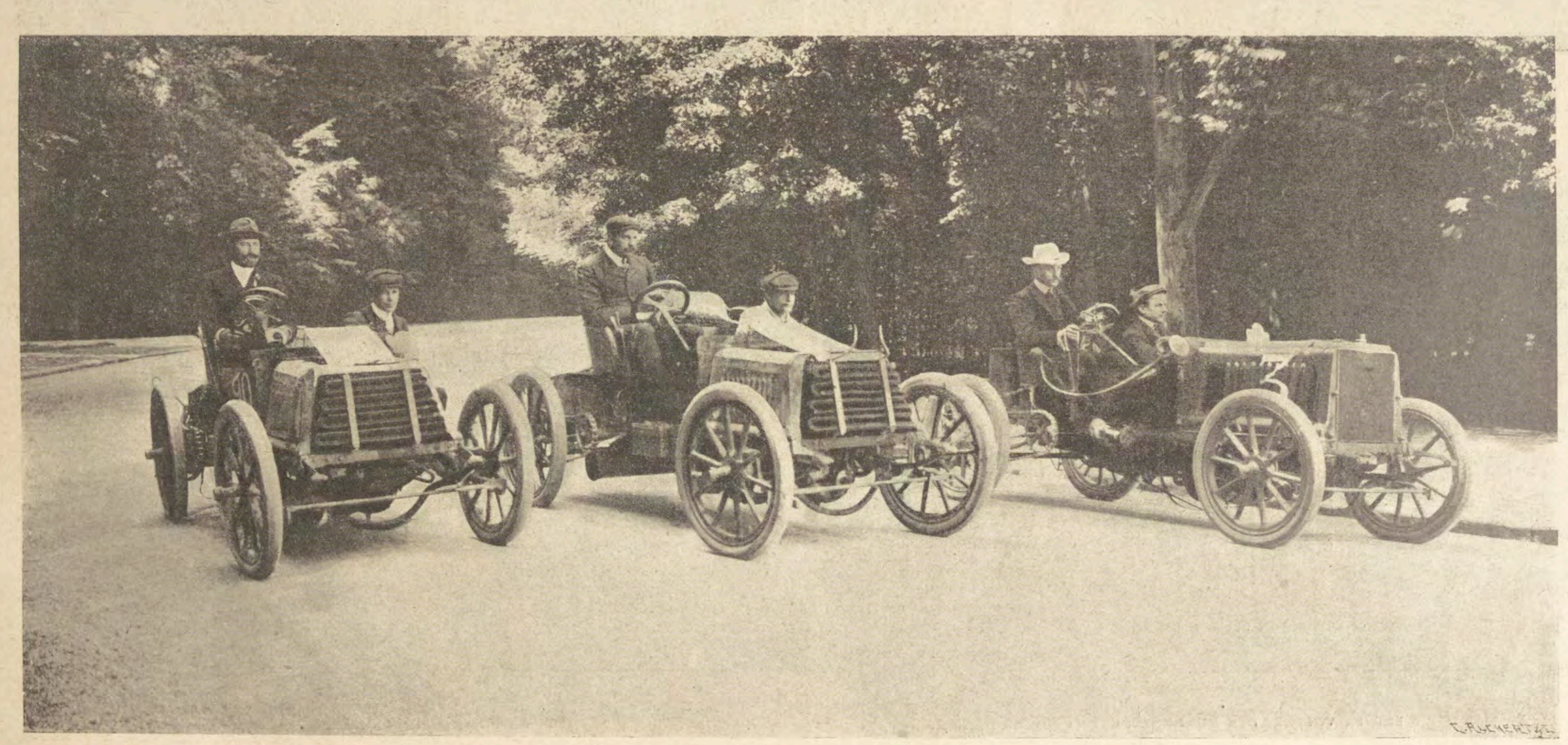
*(Suite)*



M. Hautvast, sur sa voiture *Pipe*, munie de pneus *Vital* et du radiateur *Loyal*, au Circuit des Ardennes.

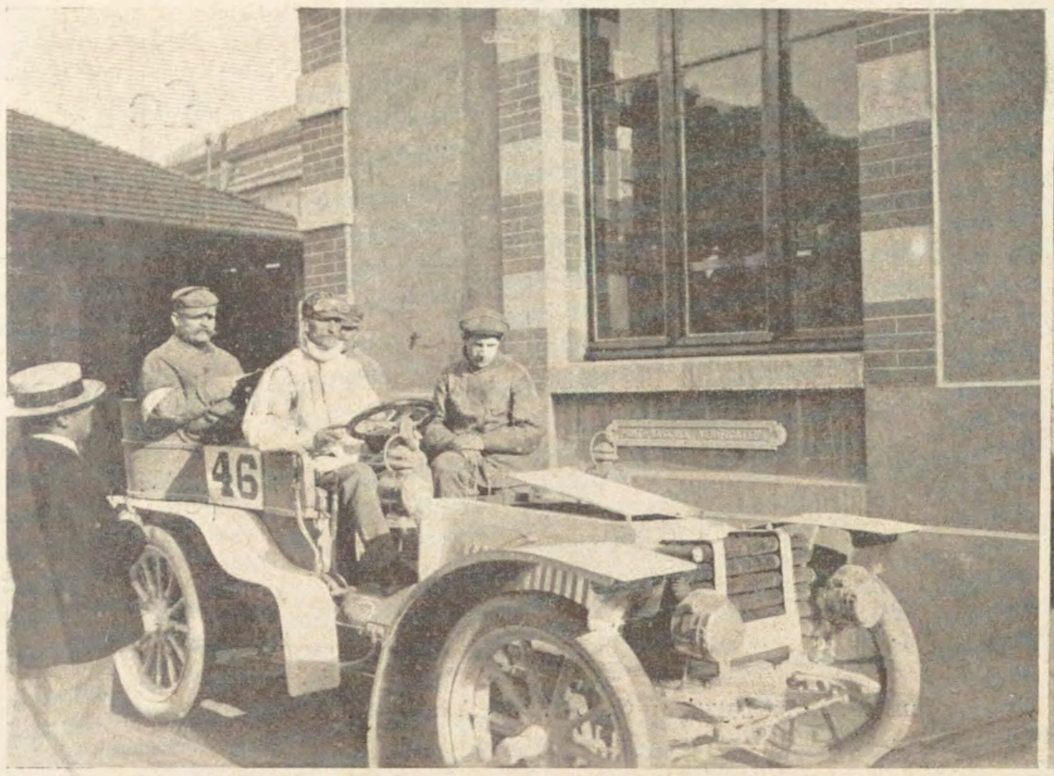


M. Guders, sur sa voiture *Pipe*, munie de pneus *Vital* et du radiateur *Loyal*, au Circuit des Ardennes.



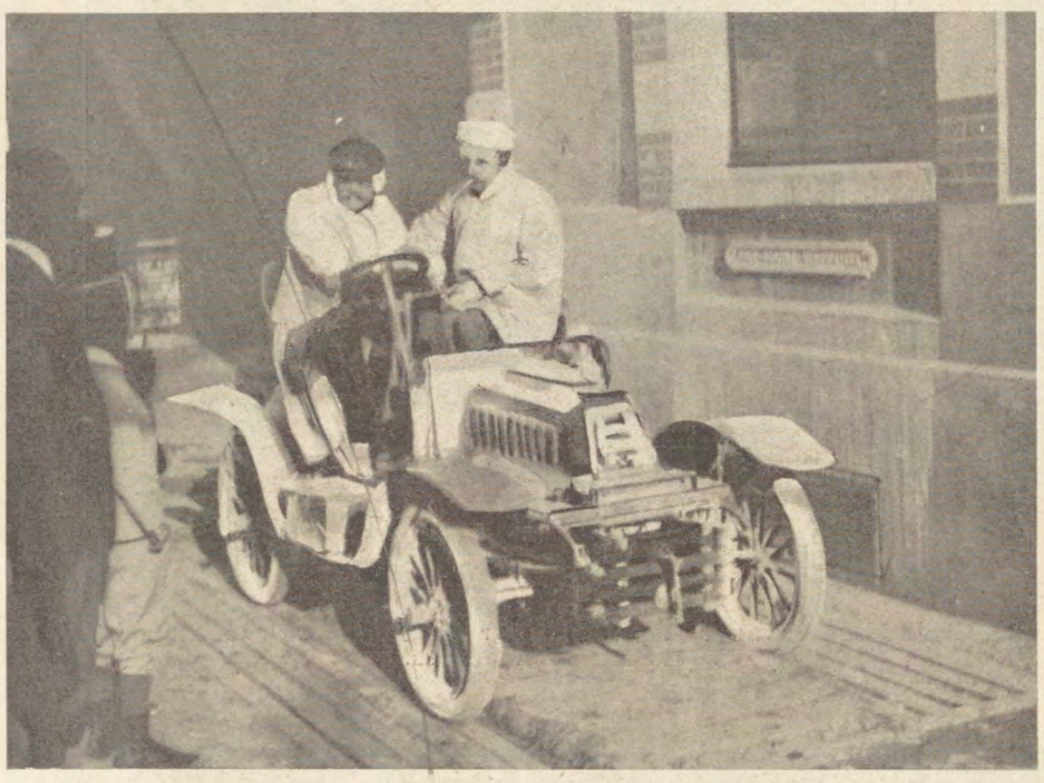
L'écurie des voitures *Pipe*, munies de pneus *Vital* et du radiateur *Loyal*, au Circuit des Ardennes. *Trois* voitures parties, *trois* voitures arrivées.

# Le Livre d'Or de l'Industrie Automobile

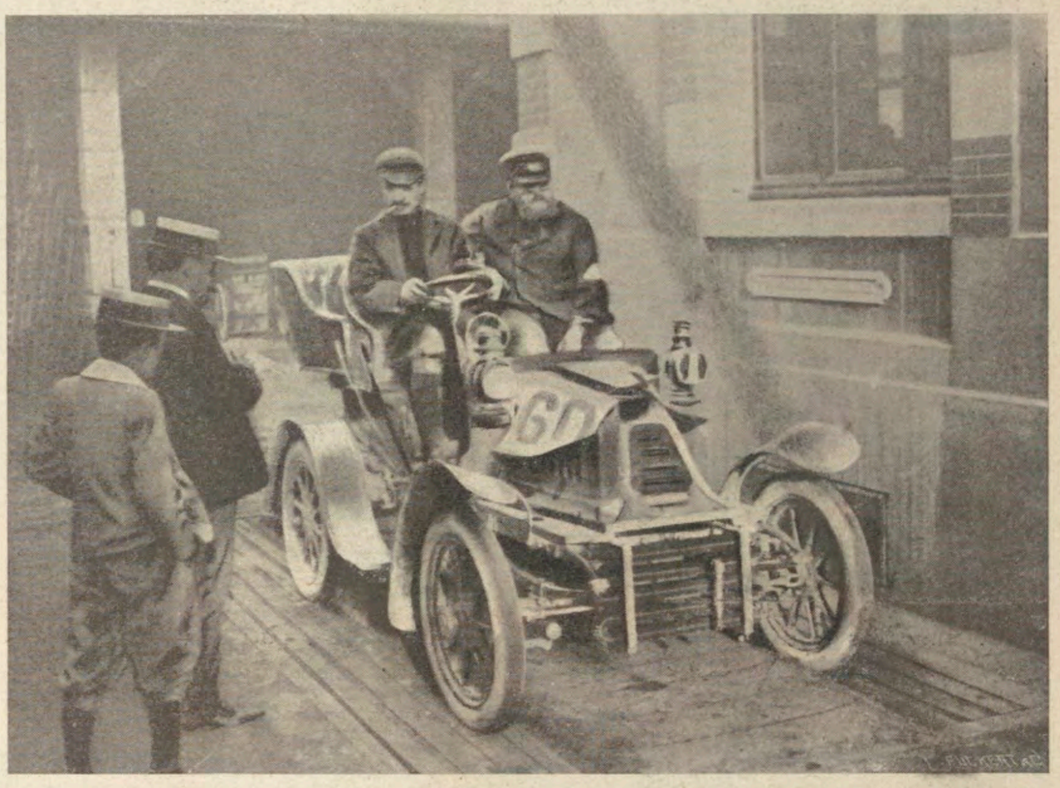


M. MEYAN, SUR SA VOITURE DE *Diétrich*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*.

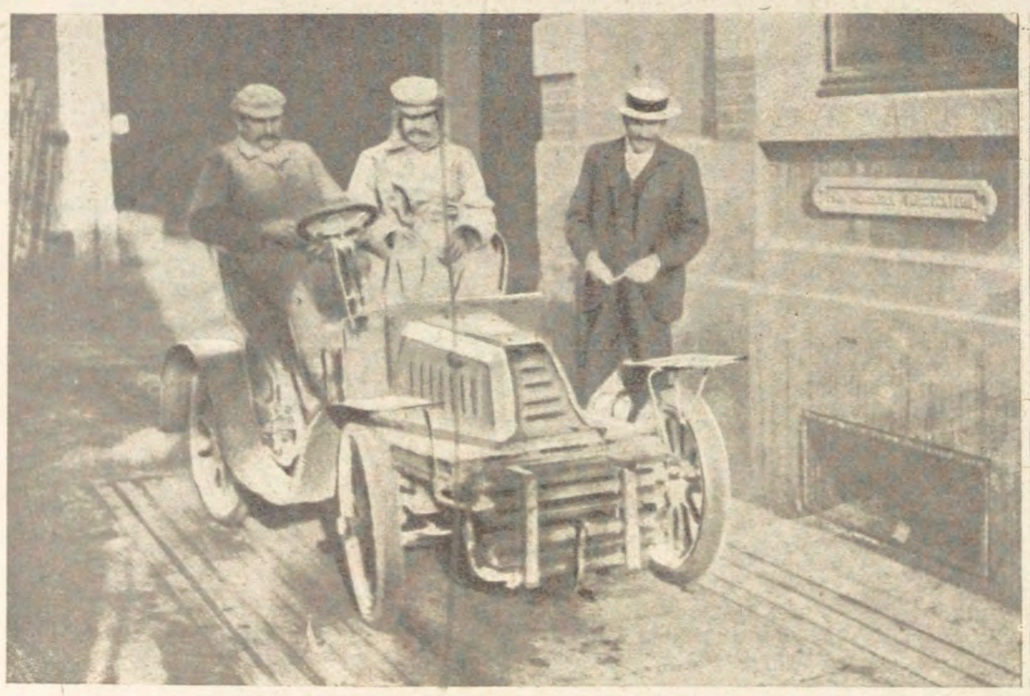
M. WILLY POGE, GAGNANT DU RALLIE-PAPIERS, SUR SA VOITURE *Mercédès* MUNIE DE PNEUMATIQUES *Dunlop*.



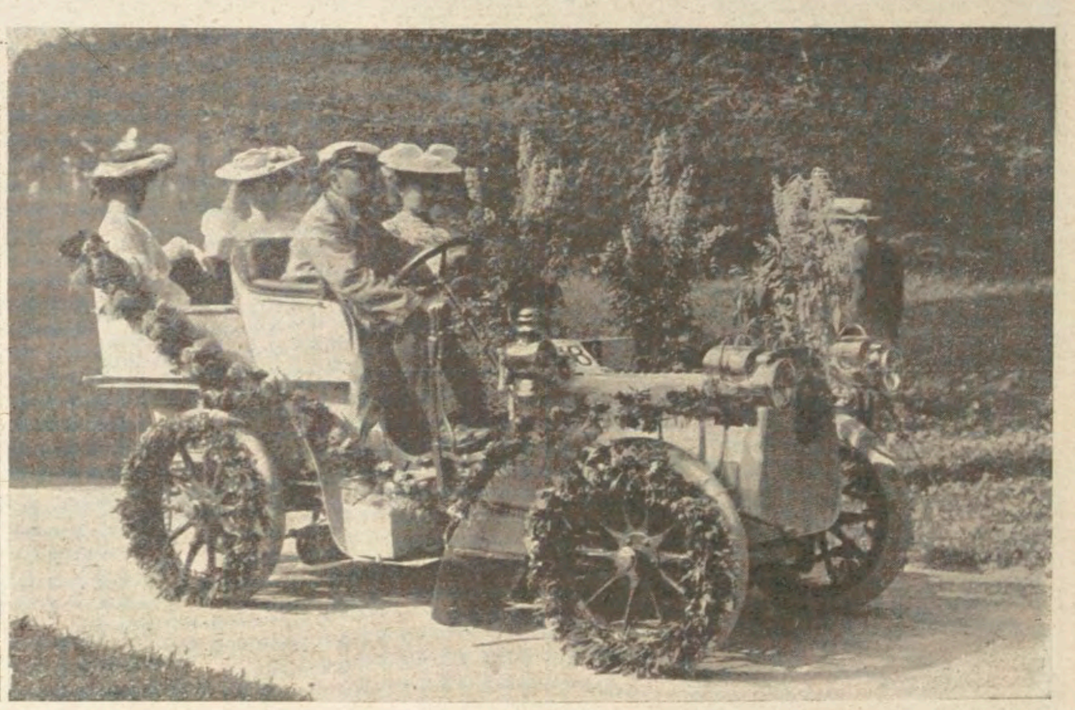
M. DE MONTARIOL, SUR SA VOITURE DE *Dion-Bouton*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*.



M. LAMBERT, SUR SA VOITURE *Prosper Lambert*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*.

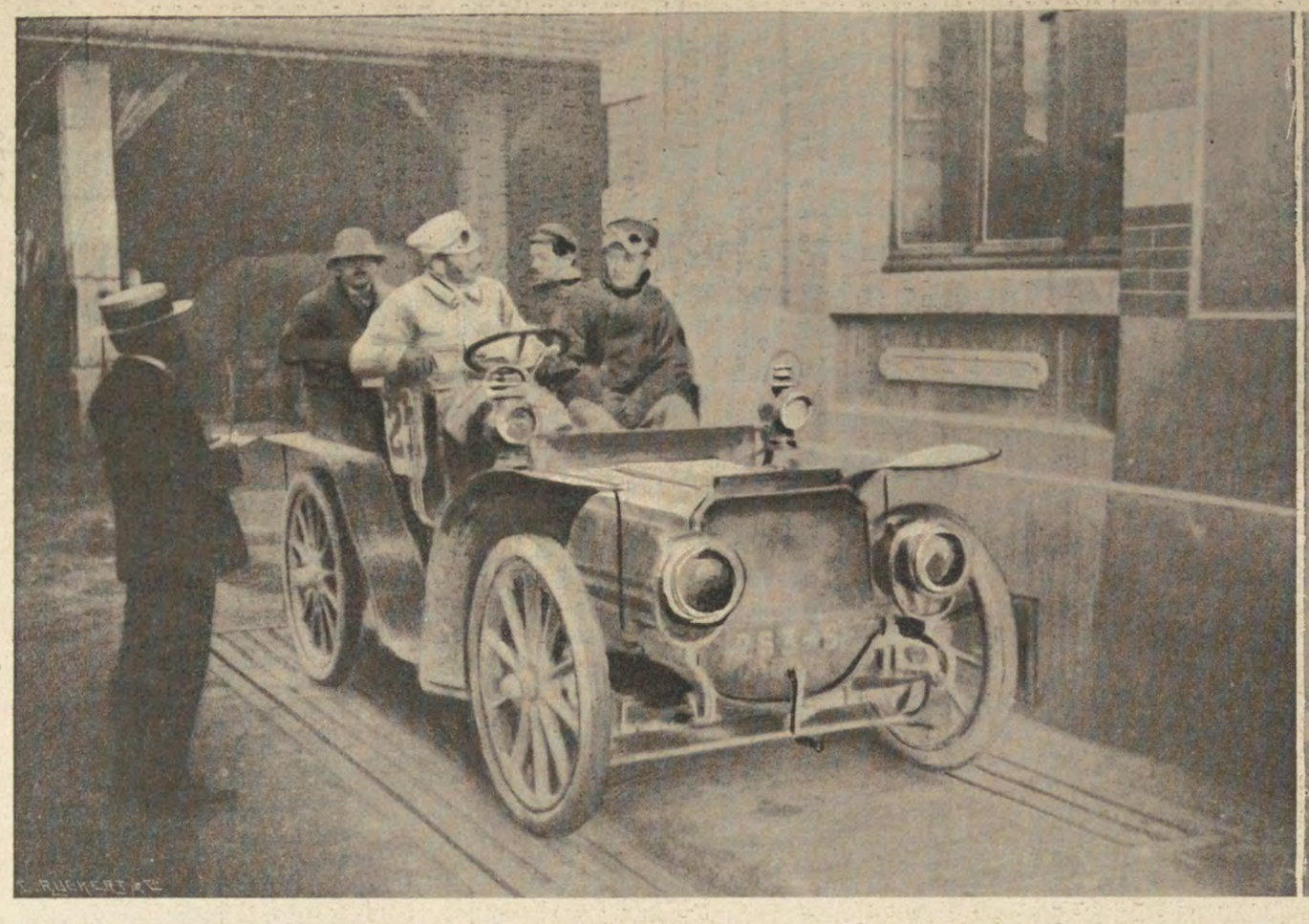


M. COTTEREAU,
SUR SA VOITURETTE MUNIE DE PNEUMATIQUES *Dunlop*.

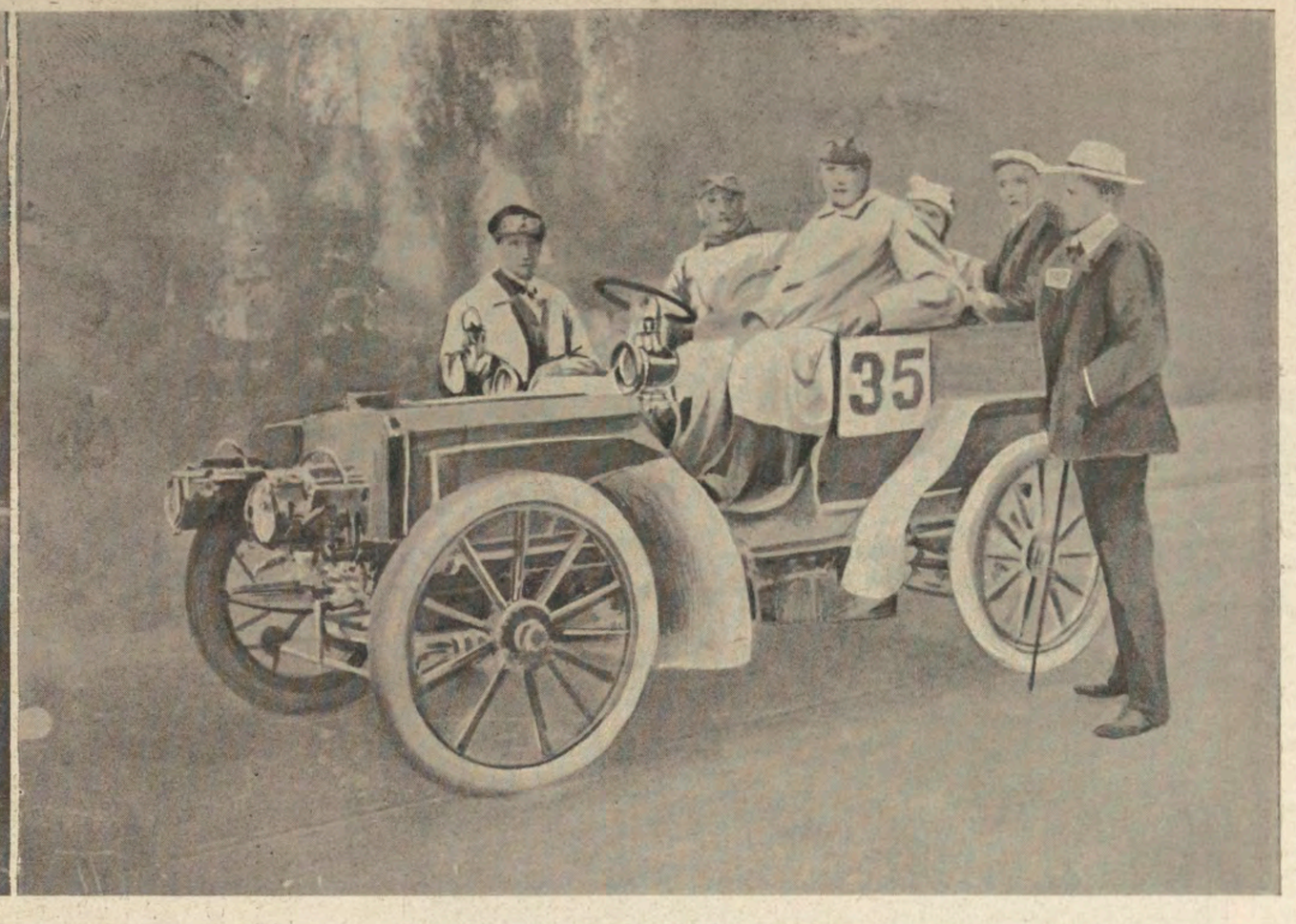


AU CORSO FLEURI. LA VOITURE DU COMTE DE CHABANNES, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Dunlop*.

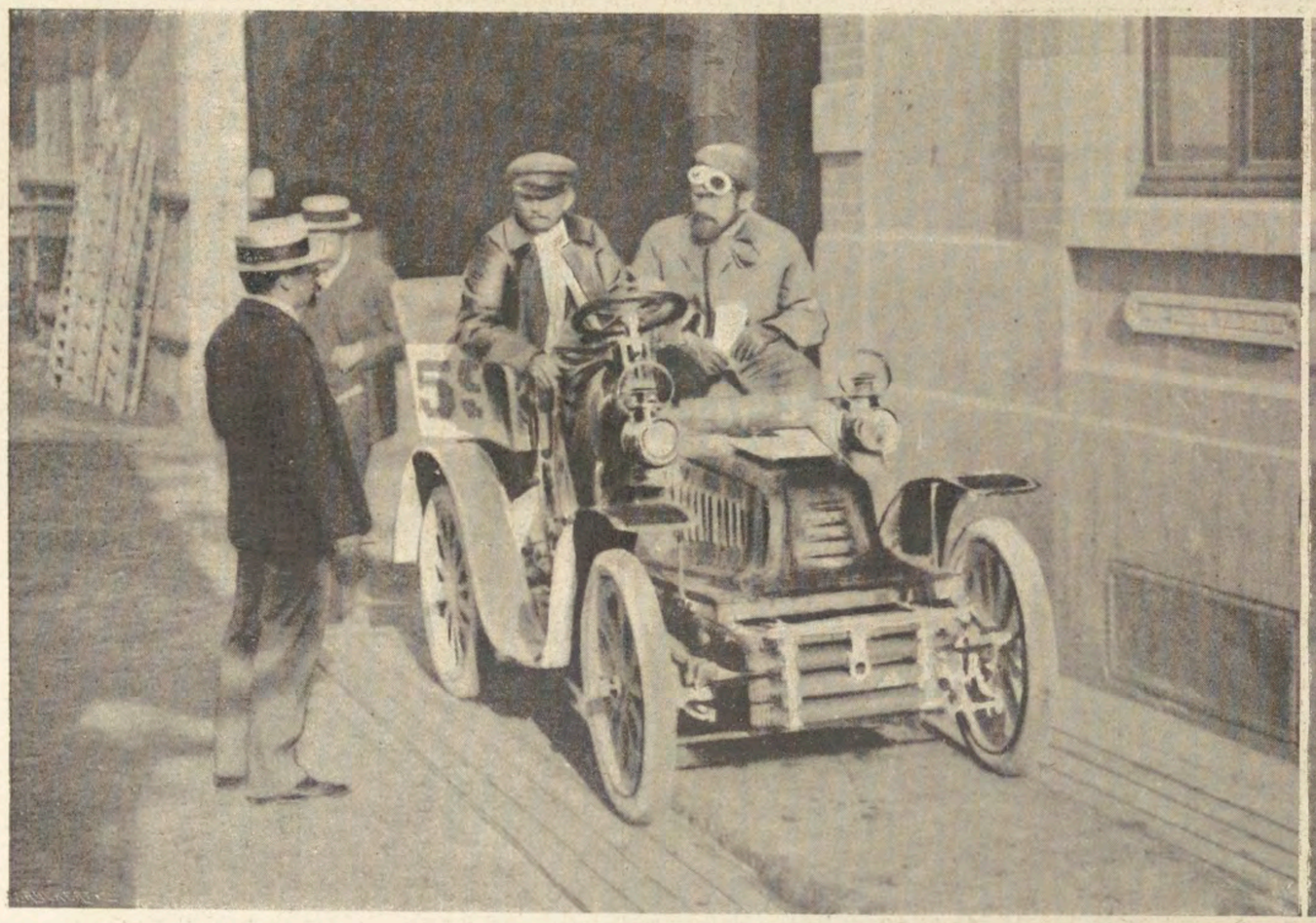
## LE CONCOURS DE TOURISME D'AIX-LES-BAINS



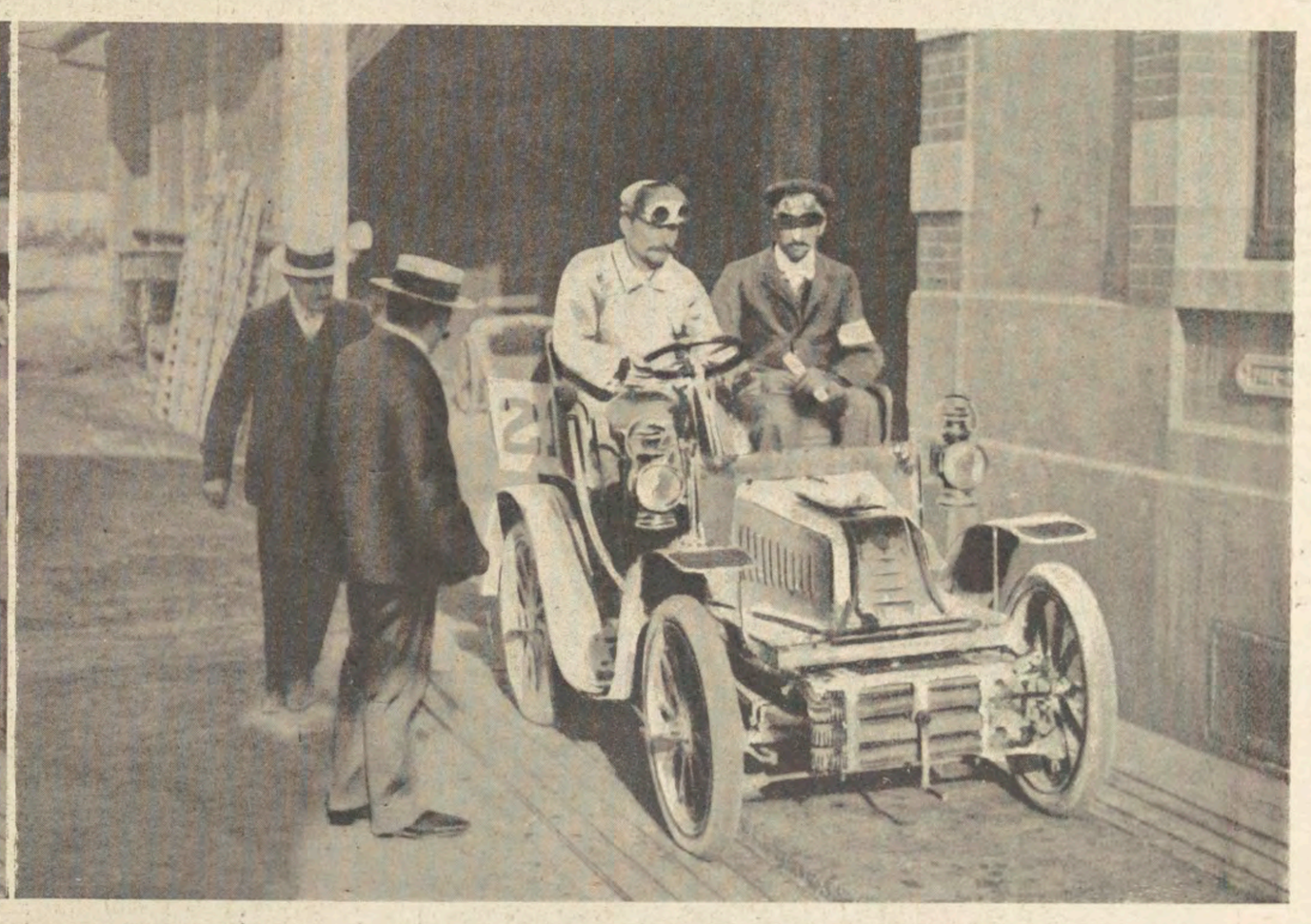
M. PERRET, SUR SA VOITURE *Peugeot*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*, ALIMENTÉE AVEC LE *Benzo-Moteur*.




M. RENAUX, SUR SA VOITURE *Peugeot*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*, ALIMENTÉE AVEC LE *Benzo-Moteur*.




M. BUISSONET, SUR SA VOITURE *Peugeot*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*, ALIMENTÉE AVEC LE *Benzo-Moteur*.



M. PIAT, SUR SA VOITURE *Peugeot*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*, ALIMENTÉE AVEC LE *Benzo-Moteur*.

**L'ÉCURIE *PEUGEOT* AU CONCOURS DE TOURISME D'AIX-LES-BAINS**

# Le Championnat double de Croquet

Van der Borght — Herbet

**Herbet va bouler.**

B. Giesecke — A. Giesecke

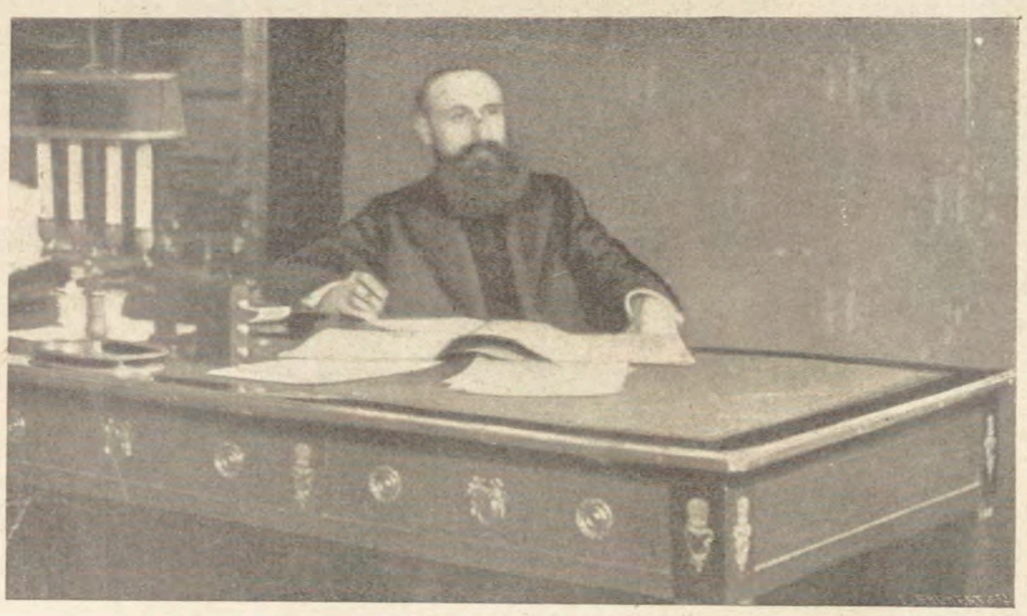
**L'Union Sportive Parisienne dans la finale.**
*B. Giesecke croque*
*A. Giesecke pour lui faire du jeu.*

Herbet — Champion — Johin

**Champion vient de croquer la boule de son partenaire sur un adversaire, pour lui donner du jeu.**
*Bien remarquer la position des 4 boules.*

# BLOC-NOTES

M. MICHEL LAGRAVE. — Le gouvernement français ne pouvait faire un choix plus heureux que celui de M. Michel Lagrave, comme commissaire général de la Section française à l'Exposition Universelle qui doit se tenir l'année prochaine à Saint-Louis. M. Michel Lagrave, qui occupe au ministère du Commerce et de l'Industrie les hautes fonctions de chef du Service du Personnel et de la Comptabilité, s'est toujours intéressé très activement à toutes les questions commerciales et industrielles et a rendu en maintes circonstances de signalés services à notre administration française. Aussi nul n'était mieux désigné que lui pour mener à bien l'importante mission qui lui a été confiée.



M. Michel Lagrave
Commissaire général de la Section française à l'Exposition Universelle de Saint-Louis.

## LE BULLETIN DE MICHELIN

Réponse a une objection. — Comment la jante abime la chambre. Examen d'une enveloppe. — Coupures du croissant. — Moyen d'apprécier leur gravité. — Gravier et silex. — Médecine et Automobile. — Ce qu'ils pensent en Angleterre.

Nous avons écrit dans notre dernier article :

« Vous remarquerez alors, sur toute la longueur de votre chambre à air, *la trace des deux bords de la jante qui ont fait mille petites coupures presque invisibles.* »

Cette indication a suggéré à un de nos lecteurs la réflexion suivante : « La phrase ci-dessus, nous écrit-il, ne contiendrait-elle pas une inexactitude involontaire? En effet, ce ne paraît pas être les deux bords de la jante qui font ces coupures, puisque ces bords sont cachés par les bourrelets. Ne serait-ce pas les pointes des bourrelets ou plutôt le cisaillement de la chambre entre ces pointes de bourrelets qui produisent les coupures dont il s'agit? »

Nous remercions vivement notre aimable correspondant de sa question qui nous prouverait, s'il en était besoin, avec quel *intérêt* et surtout avec quel **très vif désir de se rendre compte et de s'instruire**, les chauffeurs lisent nos articles.

Mais nous devons indiquer *qu'il n'y a aucune erreur ou inexactitude* dans le fait que nous avons indiqué.

Examinons un pneu dégonflé. L'enveloppe aplatie déborde à droite et à gauche de la jante et les deux bords de celle-ci *appuient* par conséquent sur elle *en deux points de la circonférence.*

Or la chambre à air *qui tapisse l'intérieur de l'enveloppe* se trouve également aplatie et supporte aux deux points correspondants le contact de la jante.

Que ce contact ne soit pas *immédiat*, cela est certain puisque la paroi de l'enveloppe s'interpose entre la chambre et la jante, mais **il n'en existe pas moins**, et par suite du mouvement et de la rapide succession des points soumis à ce contact, un **cisaillement se produit**, qui ne tarde pas à se traduire par les coupures indiquées.

Au surplus, il est certain que la cause indiquée par notre correspondant *peut également provoquer des coupures.*

Mais nous croyons, pour notre part, que si nos pneus sont bien montés sur les jantes qui leur sont destinées, si ce montage est fait suivant nos recommandations, et enfin s'ils sont munis du nombre de boulons de sécurité que nous indiquons, et que ces boulons ainsi que l'écrou de la valve sont bien serrés à fond, les talons des enveloppes n'ont pas une tendance à se relever telle, qu'ils puissent provoquer des troubles irrémédiables.

Michelin et Cie.

*(A suivre.)*

## AÉROSTATION

### Le Challenge des Femmes aéronautes

LA COUPE DE LA *VIE AU GRAND AIR*. — C'est jeudi dernier, 2 juillet, qu'expirait le délai accordé à toute concurrente pour ravir à Mlle Magdeleine Savalle la *Coupe de la Vie au Grand Air* qu'elle détenait depuis 1 an et 1 jour à dater du départ (1er juillet 1902) par 408 kilomètres.

Voici quelles ont été les détentrices de ce trophée : le 22 juin, Mlle Germaine Lapeyre, par 105 kilomètres; le 25 juin, Me Pinch, par 244 kilomètres; et enfin Mlle Magdeleine Savalle, par 408 kilomètres.

Ont échoué dans leurs tentatives : Mme Léon Maison, le 25 juin; Mme Mazuel, le 13 juillet, Mme Henriette de Lannoy, le 14 juillet; Mlle Lina de Vita, le 18 août; Mlle de Longe, le 31 août; Mlle Berthe de Nyse le 19 octobre 1902; Mlle Juliette Laës, le 17 mars 1903; Mme Lemaire le 28 juin 1903 et Mme la duchesse d'Uzès.

Mlle Magdeleine Savalle
Gagnante du Challenge des femmes aéronautes, Coupe de la *Vie au Grand Air*.

Le trophée revient donc à Mlle Magdeleine Savalle que nous sommes particulièrement heureux de féliciter.

D'autre part, la *Vie au Grand Air*, désireuse de favoriser l'extension de la navigation aérienne, offrira une nouvelle coupe à disputer dans les mêmes conditions.

## BILLARD

### Bien française

Il est intéressant de signaler — ne fût-ce que pour répondre à d'injustes appréciations — que la branche parisienne de la Compagnie Brunswick, dont l'influence a été si prépondérante dans le surprenant réveil du billard en France, est bien réellement une maison française dans toute l'acception du mot. Tout son personnel, du directeur au moindre garçon de bureau, est français de nom et de cœur ; ses magasins de la rue de Sèze, 2, viennent de se compléter par de vastes ateliers occupant trois étages et mille mètres carrés de terrain, au 102, rue de Charonne.

Enfin, l'élite des ouvriers billardiers a été engagée par la Compagnie qui, non seulement paye chaque samedi plus de 2.500 fr. en salaires et appointements, mais encore expédie en Amérique, annuellement, de 7 à 8 millions de procédés de queues de billard, c'est-à-dire pour une somme de plus de 100 000 francs. Il n'y a nulle exagération à dire que la Brunswick débourse, en bel argent vivant, plus de 400 000 francs sur la place de Paris, tant en achats de marchandises qu'en paye d'ouvriers. Il n'y a pas un détail de fabrication qui ne soit confié aux mains les plus expertes ; aussi s'explique-t-on que tous les maîtres du billard — professeurs ou amateurs — exigent un billard Brunswick pour leur entraînement comme pour leurs séances publiques.

Count Reddeer.

## FINANCE

### La Dette Ottomane

Parlons-en, puisque la Bourse nous fait des loisirs.

Depuis que le projet d'unification des Séries Turques, proposé par M. Rouvier, est à l'étude et qu'on a l'espoir qu'il sera adopté, les titres de ces Séries n'ont fait que progresser : c'est la preuve qu'il est favorable aux porteurs. Ce projet, en voici la substance :

Au lieu d'attendre des résultats de l'organisation actuelle, l'élévation d'un quart pour cent d'intérêt, élévation intermittente, on propose aux porteurs des séries d'augmenter respectivement et définitivement leurs coupons de 1 à 1.50 o/o (série D), 1,60 o/o (série C), 2,80 o/o (série B).

L'amortissement de ces titres sera moins rapide, il est vrai, et fait à un taux un peu inférieur à l'ancien. Mais la considération du revenu et de sa sécurité n'est-elle pas prédominante?

D'autre part, grâce à la convention nouvelle, le débiteur, c'est-à-dire le gouvernement ottoman, est assuré de ressources qui, aujourd'hui, lui font grandement défaut.

En somme, la situation du débiteur va être facilitée, celle des créanciers améliorée au point de vue du revenu.

Les établissements de crédit désignés comme les représentants officiels des porteurs français ont, à l'unanimité, approuvé ce projet qui sera dans quelques jours, c'est certain, adopté aussi par l'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères. Point n'est besoin d'être devin pour prophétiser cette solution : la plus-value sensible des fonds ottomans montre que le projet est avantageux.

C. Levrai.

**COMMENT DEVENIR FORT**

par J. de Lerne, avec préface de Gabriel Bonvalot.
1 volume..... **3.50**

*En vente dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).*